



7.7.1.1 Motorboot-Rennsport Ludwigsfelde

1956-1990

Autor: Manfred Blumenthal

Inhalt:

- Von Landratten und Pantoffelhelden
ein Rückblick auf den Motorboot-Rennsport in Ludwigsfelde
von 1956 bis 1990
- Anhang 1 Bilder
- Anhang 2 Regeln und Begriffe
- Anhang 3 Tourenmotor

siehe auch 7.2.2.4.8 Rennbootmotoren

Von Landratten und Pantoffelhelden

*ein Rückblick auf den Motorboot- Rennsport in Ludwigsfelde,
1956 bis 1990*



Inhaltsverzeichnis:

| | | |
|--|-------|----|
| Vorwort | Seite | 1 |
| 1. Der Anfang. | | 2 |
| 2. Leiharbeiter | | 4 |
| 3. Schwerer Start | | 4 |
| 4. Planwirtschaft, Sportpolitik, Machbarkeit | | 6 |
| 5. Notopfer“ | | 8 |
| 6. Aufstieg | | 9 |
| 7. Produktionsende | | 14 |
| 8. Neustart | | 16 |
| 9. Selbst ist der Mann | | 17 |
| 10. Erfolgsleiter | | 18 |
| 11. Die Last der Erfolge | | 22 |
| 12. „Brandtopfer“ | | 24 |
| 13. Reduziert | | 27 |
| 14. Umstieg | | 28 |
| 15. Die achtziger Jahre | | 29 |
| 16. Spätzündung | | 32 |
| Abkürzungen | | 33 |
| Literaturnachweis (gilt auch für Anhang 1 bis 3) | | 33 |
| Anhang 1: Bilder, mit ergänzenden Worten | | |
| Der IWL- Motor in der Werbung und im Detail 1957 bis 1965 | | 1 |
| Die IWL- Neuentwicklung RM 250 | | 6 |
| SAG Rennbootmotor | | 7 |
| Die Rennbetreuer des IWL | | 9 |
| IWL- Lehrkombinat, Lehrlinge, Rennmotore | | 10 |
| Das Ittis- Team 1966 bis 1974 | | 11 |
| Die Motorenkonkurrenz | | 15 |
| Die Boote, -Boote im Windkanal | | 16 |
| Propeller, eine besondere Wissenschaft | | 18 |
| Bei den „Landesfürsten“ dieser Zeit | | 19 |
| Zulieferindustrie, Lieferanten von Motorteilen | | 20 |
| Technologie eines Rennens | | 21 |
| Impressionen von und rund um die Rennen | | 23 |
| Karikaturen und Zeichnungen mit Rennbooten | | 30 |
| Anhang 2: Regeln, Begriffe, Abkürzungen, | | |
| Motorbootrennsport | | 1 |
| Inborder/ Außenborder | | 1 |
| Rennklassen | | 1 |
| Rennstrecken | | 1 |
| Vorstartlinie/ Sicherheitszone | | 1 |
| Start | | 2 |
| Läufe | | 2 |
| Flaggenzeichen | | 2 |
| Rennende/ Sieger | | 2 |
| Wertung | | 3 |
| Wertung für die nationale Meisterschaft | | 3 |
| Sicherheitsanforderungen | | 3 |
| Bootsformen für Außenbordrennen | | 3 |
| Motor und Boot | | 4 |
| Rennorganisation/ Rennprogramm | | 5 |
| Startnummern | | 9 |
| Geschwindigkeitsanzeige/ Kraftstoffförderung/ Bedienelemente | | 10 |
| Kraftstoffe/ Öle | | 11 |
| Boot- Transport | | 11 |
| Grenzüberschreitungen | | 12 |
| Abnahmebestimmungen für Auspuffanlagen | | 13 |
| Sportbehörde | | 14 |
| Anhang 3: Tourenmotor | | |

Vorwort

Wasser, lebensnotwendig und ein Genussmittel. Aber auch bedrohlich, gefährlich, oftmals sogar tödlich. Wasser fasziniert. Wasser bildet Barrieren, schafft unüberwindliche Hindernisse.

Unüberwindlich ?

Nicht für den Menschen.

Es mag wohl vor rund 30 000 Jahren gewesen sein, als ein Urzeitjäger die tragende Kraft eines Baumstammes erkannte und nutzte. Baumstamm, Floss, - aus ihnen entwickelten sich Bootsformen für die schnelle Fortbewegung oder den Transport von Gütern.

Ein Problem: der Antrieb des Bootes. Vermutlich erst das Strom-ab-gleiten, dann das Staken, der Wind und schließlich die Motorkraft.

Mit der Erfindung des Verbrennungsmotors fand auch dieser Eingang in den Bootsantrieb. Gottlieb Daimler setzte 1886 einen solchen in ein Boot und fuhr damit auf dem Neckar. Auch ließ er sich gleich die Schiffsschraube patentieren. Die Basis für die schnelle Fortbewegung auf dem Wasser war geschaffen.

Wie auf dem Lande so auch auf dem Wasser blieb es nicht bei der ausschließlich wirtschaftlichen Nutzung der neuen Antriebsquelle. Der Reiz der Geschwindigkeit lockte zu Wettkämpfen. Am Anfang nur „wer ist der Schnellste“, machten sich bald Regeln und Einstufungen erforderlich. So entstanden Bootsklassen und -formen, Motoren unterschiedlicher Größen und Anordnungen dazu.

Der Motorboot- Rennsport ward geboren.

Das er in Deutschland schnell populär wurde, lag an den zahlreichen Flüssen und Seen und an der auf hohem technischen Niveau befindlichen Motorentechnik. Wettbewerbe waren deutschlandweit möglich. Die Wasserfontänen der Boote, die Geschwindigkeit, die Geräuschkulisse, alles dies lockte zahlreiche Zuschauer an. Auch Presse und Film konnten sich dem nicht entziehen, denn selbst die Prominenz zeigte sich gerne bei diesem Sport.

Nach dem Ende des furchtbaren Zweiten Weltkrieges begann auch der Sport in Deutschland sich wieder zu regen. Erst zaghafte und mühsame, mit dem wirtschaftlichen Aufschwung aber immer besser. Auch auf dem Gebiet der sowjetischen Besatzungszone gab es seit 1949 wieder Motorsport.

Wie in den Jahrzehnten davor, konnte sich der Sport auch in den Jahren nach 1945 nicht dem politischen Kalkül und der Einflussnahme entziehen. Für die Durchsetzung politischer Interessen musste er immer wieder herhalten. Für die Anerkennung als Staatsgebilde war der Sport in der 1949 gegründeten Deutschen Demokratischen Republik (DDR) ein Mittel zum Zweck.

Den Sportler interessierte das jedoch nur in zweiter Linie, wenn überhaupt.

Er wollte sich und seine Technik mit anderen vergleichen. Und der Sport bot Freiräume in der in allen Lebenslagen politisch beeinflussten Sphäre der Menschen.

Das der Sport nach dem Mauerbau 1961 für die DDR- Sportler den Blick über den Zaun ermöglichte war nicht zuletzt ausschlaggebend für das große Können der Sportler. Wer ins Ausland wollte, vor allem ins kapitalistische, der musste erst einmal in der DDR an die Spitze kommen. Bei allem persönlichen Ehrgeiz, auch das gab noch einmal einen Motivationsschub.

Nur so ist verständlich, warum die mit dem Sport verbundenen Menschen die in dem nachfolgenden Beitrag beschriebenen Mühen, Strapazen, Risiken und Kosten auf sich genommen haben.

Hat es sich gelohnt?

Die Antwort ist: **Ja**.

Dieser Beitrag ist den Ehepartnern und Familienangehörigen bzw. Lebenspartnern der am nachfolgend beschriebenen Renngeschehen Beteiligten und den vielen ungenannten Helfern und Förderern im VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde gewidmet, ohne die der Ludwigsfelder Motorboot- Rennsport nicht so erfolgreich hätte sein können.

Von Landratten und Pantoffelhelden

ein Rückblick auf den Motorboot- Rennsport in Ludwigsfelde.

Ein wenig verwundert es schon, dass mitten in märkischer Heide und Sand eine Rennsportart Spuren hinterlassen hat, die eigentlich am Wasser zu Hause ist. Aber in den Jahren 1956 bis 1990 wurde tatsächlich in Ludwigsfelde ein Stück Motorboot- Rennsportgeschichte geschrieben.

Und das kam so.

1. Der Anfang.

Der VEB (Volkseigener Betrieb) *Industriewerke Ludwigsfelde* (IWL), also ein Staatsbetrieb, gegründet am 1. März 1952, sollte einen Groß- Dieselmotor für eine neu aufzubauende Schiffs- und Marineflotte der jungen DDR fertigen. Die Fertigungshallen waren im Bau, der für eine derartige Produktion erforderliche Maschinenpark parallel dazu installiert und die ersten Motorenteile für die Montage vorbereitet, als wirtschaftspolitische Entscheidungen der ostdeutschen Regierung 1953 die Hereinnahme weiterer P1- Produktion (komplettes Fertigprodukt) erforderlich machten.

Einem Protokoll der Werkleitung vom 4.8.1953 kann man entnehmen, das u.a.

| | |
|---------------------------------------|------------------------------|
| ein Seitenbordmotor 1,2 PS (0,88 kW), | ca. 6000 Stck. |
| ein Außenbordmotor 4,5 PS (3,31 kW), | ca. 800 Stck. |
| ein Rennmotor 12 PS (8,82 kW), | keine Stückzahlen angegeben, |

(leider fehlen weitere technische Angaben zu diesem Rennmotor)

in Ludwigsfelde gebaut werden sollen.

Dann wird es still um den Rennmotor und erst in einem Werkleiterprotokoll vom 14.6.1956 erscheint wieder ein Rennmotor. Doch die in diesem Protokoll erteilte Freigabe der Konstruktion und der damit erteilte Auftrag für die Fertigung von 21 Stück Rennmotore bezieht sich auf einen völlig anderen Motorentyp.

Die *Industriewerke Ludwigsfelde* hatten von Anbeginn, also 1952 beginnend, eine Lehrwerkstatt. Der Leiter der Lehrwerkstatt Erich Metke und sein Produktionsleiter Obermeister Herbert Dalichow arbeiteten ständig daran, eine für die Lehrlinge interessante Fertigung aufzubauen. Bei der damaligen Produktionsvielfalt des IWL aber keine leichte Aufgabe. Bereits 1954 sollte der im Werk konstruierter 1,2 PS Außenbordmotor in der Lehrwerkstatt gefertigt werden. Doch die Produktion dieses Motors nahm eine Berliner Firma auf. Von der im IWL gefertigten *Dieselameise* bearbeitete die Lehrwerkstatt Baugruppen und ab 1956 erfolgte in geringen Stückzahlen auch eine Endmontage. Doch die Änderungen der Produkte des IWL machten stets Änderungen in den Ausbildungsberufen notwendig. Wurden erst Motorenschlosser für den schon genannten Motorenbau ausgebildet, war ab 1957 die Ausbildung von Triebwerkschlossern, Werkzeugmachern und Maschinenfacharbeitern nötig, denn die *Industriewerke* sollten nun Strahltriebwerke vom Typ „Pirna 014“ für das neu konzipierte DDR Mittelstreckenflugzeug vom Typ 152 fertigen. Der Technische Direktor, Walter Prüss, lehnte auf Grund der hohen Qualitätsanforderungen der Luftfahrtindustrie eine Fertigung von Triebwerkteilen in der Lehrwerkstatt ab. Eine Produktion, die hohe Qualitätsanforderungen stellt und gleichzeitig auch einen Beitrag für die Ausbildungskosten leistet, musste beschafft werden.

Es hatte sich in Motorsportkreisen bereits 1954 herumgesprochen, in der IWL- Lehrwerkstatt kann man Teile fertigen lassen und die Rennmotorenbauer Daniel Zimmermann (Straßenrenn- und Motorbootrennmotore) und Arthur Flemming (Sandbahnrennmotore) erschienen mit der Bitte um Teilefertigung. Aber das war nur Stückarbeit.

Der Motorbootsport wurde zu dieser Zeit in Ostdeutschland gerade „hoffähig“. Es gab in Berlin ein Rennbootkollektiv und die *Sektion Motorrennsport des Komitee für Körperkultur und Sport beim Ministerrat der DDR*, - später der *Deutsche Turn- und Sportbund –DTSB-* (der *Allgemeine Deutsche Motorsportverband der DDR-ADMV-* existierte noch nicht)-, machte Jagd auf Weltrekorde der unterschiedlichsten Klassen. Einer dieser Weltrekordinhaber, Fritz Vahle von der *Betriebs-Sportgemeinschaft (BSG) Chemie Fürstenwalde*, andere Quellen sprechen auch als Vertreter der GST (*Gesellschaft für Sport und Technik*, einer Organisation für die vormilitärische Ausbildung junger Menschen), erschien 1955/56 in der Lehrwerkstatt beim Produktionsleiter Herbert Dalichow mit Einzelteile eines Rennbootmotors. Er legte Bauteile, wie Kurbelgehäuse, Kurbelwelle und Zylinder, - eine alte Zimmermann- Konstruktion -, hin und sagte „macht was draus“. Daniel Zimmermann, im Straßenrennsport durch seinen patentierten Flachdrehchieber für die Einlasssteuerung des Zweitaktmotors bereits bekannt, hatte sich dem Motorbootsport zugewandt. Als Leiter der Forschungs- und Entwicklungsstelle des *VEB Yachtwerft Berlin* in Grünheide stellte er zur Saison 1957 zwölf Motore der Klasse OJ bis 175 cm³ zur Verfügung. Allerdings nicht in der alten Ausführung, wie sie den Ludwigsfeldern vom Herrn Vahle übergeben wurden.

Herbert Dalichow sah also 1956 eine Chance für die erwünschte hochwertige Produktion und gleichzeitig interessante Ausbildungsarbeit. In einer Werkleitungsberatung forderte er ordentliche Konstruktionsunterlagen, nach denen die Fertigung arbeiten kann. Das sah auch Werkleiter Hans Singhuber ein und gab den Auftrag an die Konstruktion, die, wie bereits erwähnt, Mitte 1956 die Konstruktionsunterlagen fertig hatte.

Auf eine neue Stufe stellte der Chefkonstrukteur Hans-Joachim Börner die Rennmotorenkonstruktion durch Übertragung der Konstruktionsverantwortung auf eine Person. Als Triebwerkkonstrukteur hatte 1957 ein junger Mann im Werk angefangen, für den es noch nicht die richtige Triebwerkarbeit gab. Bootsmotor ist auch Triebwerk mag sich Börner gedacht haben und vergab an Gerhard Benisch, er war der junge Mann, die Aufgabe. Unabhängig davon hatte Werkleiter Singhuber dem Konstrukteur Joachim Dietrich im Werk die Aufgabe erteilt, einen Motorenprüfstand zu konzipieren. Rein zufällig erfuhren die Herren Benisch und Dietrich den Zusammenhang der unabhängig erteilten Aufgaben und konnten nach erfolgreichem Einspruch ein Team bilden. Zu diesem gesellte sich etwas später Werner Schubert, frischer Absolvent der Ing- Schule, und ab 1961 Klaus Dreves, ebenfalls Jungingenieur. Da war aber der Herr Dietrich bereits nicht mehr im Werk.

In der Lehrwerkstatt sollten nun Kurbelgehäuse, Zylinderlaufbuchsen, Kolben, Kurbelwellen, Unterwassergetriebe, Schaftrohre und Auspuffanlagen gefertigt werden. Die Konstruktionsunterlagen mussten den Fertigungsmöglichkeiten und die Fertigung den Konstruktionsforderungen angepasst werden. Kein leichtes Unterfangen. Aber es gelang.

Die ersten gefertigten Motoren nahm ab 1957 dieser Herr Vahle in Empfang, brachte sie nach einiger Zeit defekt zurück und wollte sie repariert haben. Auswertbare Erkenntnisse für die Konstrukteure und Motorenbauer blieben gering. Keine Aussage zum Schadenseintritt, eventuelle vorherige Anzeichen des Schadens, Fehlbedienung oder Fahrfehler. Das konnte nicht befriedigen.

Das IWL suchte für 1958 einen durch Vertrag gebundenen Rennfahrer.

2. Leiharbeiter

Einen Motor produzieren war die eine Seite, doch ein Rennmotor benötigt auch Praxiserprobung, Versuchsfahrten und Weiterentwicklung. Aber wie an Fahrer und Boot kommen?

Auch hier trat der Herr Vahle als Vermittler auf. Er stellte eine Verbindung zu Fahrern seiner Sektion der *BSG Chemie Fürstenwalde* her. Fürstenwalde, Bad Saarow, Scharmützelsee,- das war schon vor dem Zweiten Weltkrieg eine Hochburg des Motorbootsports. Dort erklärte sich ein Herr Baasner bereit, Versuche und Rennen für das IWL zu fahren.

Ein Nachwuchsfahrer aus Fürstenwalde, Günter Wald, interessierte sich ebenfalls stark für diese Versuche und bekam einen Fahrer- Vertrag mit dem IWL. Die ersten Rennen fuhr er noch mit einem Stufenboot, hergestellt vom Rennbootkollektiv Berlin. Als zweiten Fahrer gewann das IWL den in Berlin arbeitenden Ludwigsfelder Diethelm Loppin, der sich bisher dem Motorbootsport mit Einbaurennbooten verschrieben hatte. Auch er bekam einen Motor, und so konnten erste Erprobungsergebnisse eingefahren werden.

Nach Arbeitsschluss, aber überwiegend an den Wochenenden waren in der Vor- und Nachsaison Erprobungs- und Versuchsfahrten in Potsdam angesagt. Für Sportler (Leiharbeiter) und Techniker kein „Zuckerschlecken“.

Viel Erfahrung ist notwendig um die Leistung des Motors auch in Geschwindigkeit umsetzen zu können. Motor, Unterwassergetriebe, Propeller; Boot und Bootstrimm; dazu der Fahrer,- alles muss eine Einheit bilden. Da blieb „Lehrgeld zahlen“ nicht aus.

Erfahrene und erfolgreiche Fahrer kann ein Motorenlieferant aber nur gewinnen, wenn bereits Erfolge nachweisbar sind. Diese fehlten bisher. Also blieb noch viel zu tun.

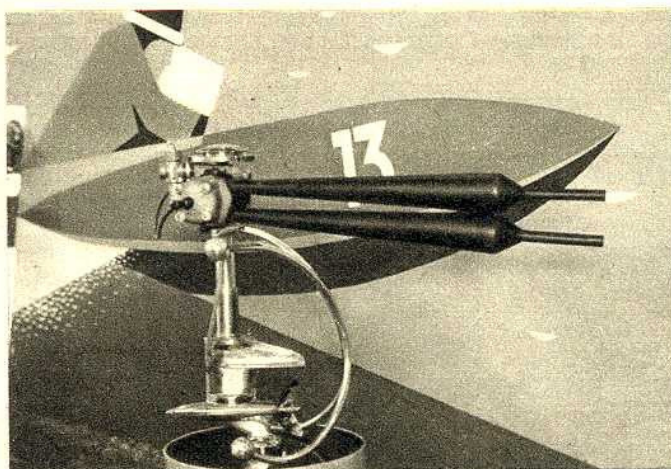
3. Schwerer Start

Die ersten IWL- Rennmotore konnten sich seit 1957 auf den Rennstrecken austoben. In den Ergebnislisten findet man ihre Fahrer jedoch noch nicht auf vorderen Positionen.

Leistungssteigerungen von 15 auf 18 PS und die Erteilung des begehrten Gütezeichens der staatlichen Qualitätsprüfung (*DAMW*) zeigten, es geht aufwärts.

Bezeichnend, dass der erste Hinweis auf die IWL-Rennmotore Anfang 1959 im *Illustrierten Motorsport* (in der Folge „*IMS*“ genannt), dem offiziellen Organ des 1957 gegründeten ADMV, zu finden ist. Unter dem Titel „Campingfreuden nahegebracht“ wird u.a. berichtet:

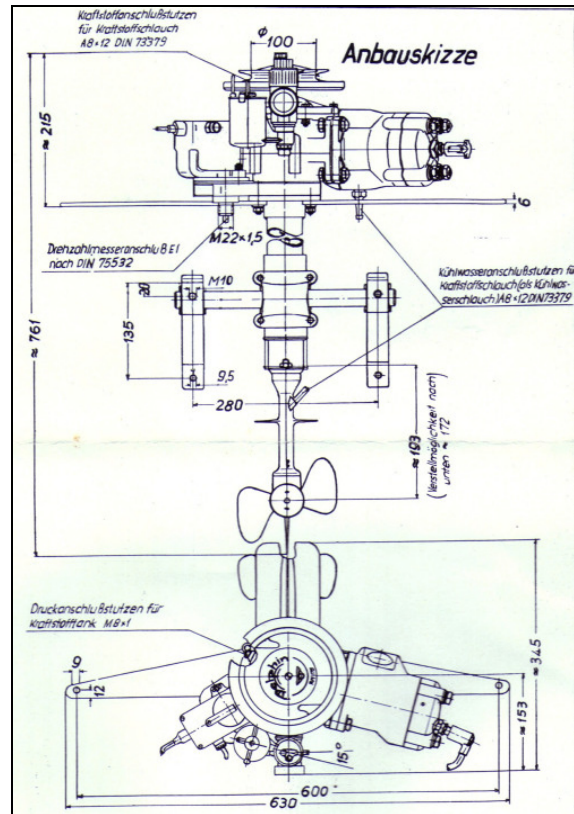
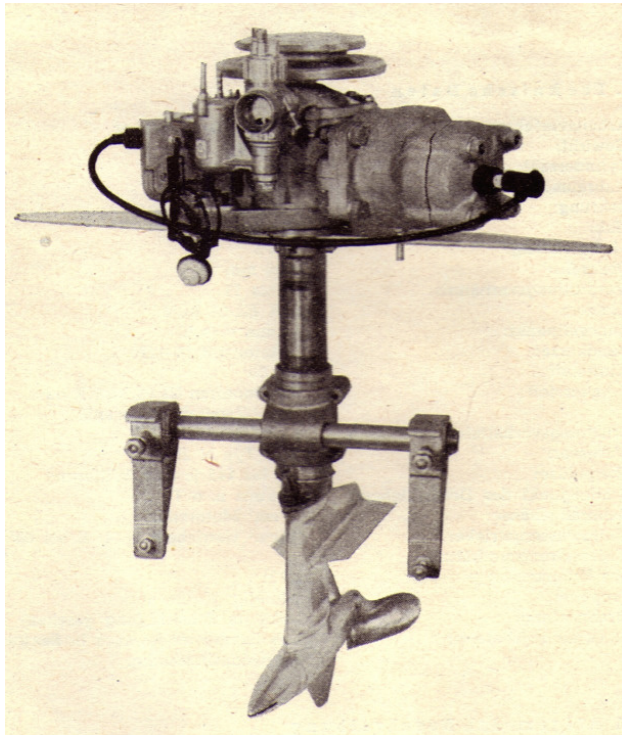
...Da wir gerade bei den Motoren sind, darf der „Delphin“ des VEB Industriewerke Ludwigsfelde nicht vergessen werden. Er ist ein 175- ccm- Renn- Außenbordmotor, der sich schon in der vergangenen Saison bewährt hat. Die erste Konstruktion von Daniel Zimmermann haben die Ludwigsfelder weiter verbessert und ihn von 15 auf 18 PS gebracht. Er ist der erste serienmäßig hergestellte Renn- Außenbordmotor der DDR und hat auch schon seine Abnehmer, vor allem in Polen und der Sowjetunion, gefunden.



Der „Delphin RM 175“ – eine Neuentwicklung des VEB Industriewerke Ludwigsfelde. Der Zweitakt-Einzylinder-Dreh-schiebermotor mit 173,8 ccm Zylinderinhalt leistet bei maximal 9200 U/min 25 PS und hat ein Gewicht von 22 kg. Sein Unterwasserteil dreht – in Fahrtrichtung gesehen – links

Eine der ersten Veröffentlichungen der Presse zum IWL- Motor im Jahr 1959. Hier noch mit einer Doppelport-Auspuffanlage. Der Auslasskanal hatte einen Mittelsteg. Deshalb war die Abgasführung in zwei Kanäle unterteilt. Dies machte eine derartige Auspuffanlage notwendig. Leistung bereits 25 PS (18,4 kW).

Serienausführung des IWL RM 175 von 1960



Ein Jahr später (1960) steht in der gleichen Zeitschrift:

Wildes Outbord- Karussell

...../IWL- Motor erstaunlich verbessert

...Da die Kasse J mit 15 Fahrern sehr stark besetzt war, mußte wegen der Enge des Kurses in zwei Gruppen gestartet werden. In der ersten Gruppe waren die beiden Westdeutschen, Europameister Lubnow und Stefan Henkel allen übrigen Konkurrenten überlegen,.....Aber schon hier beeindruckte ein Motor, der zwar in den letzten zwei Jahren auf allen Regatten zu sehen war, aber weil er verhältnismäßig langsam ging, in den Berichten kaum Erwähnung fand: Der „Delphin“ von den volkeigenen Industriewerken Ludwigsfelde. Die Verbesserung dieser Maschine kam in der zweiten Gruppe noch klarer zum Ausdruck. Günter Seidel (MC Grünau) fuhr hier ein bravouröses Rennen hinter dem Westdeutschen Mischke und lies sogar die so sieggewohnten Zimmermann- Konstruktionen hinter sich....

Noch im gleichen Jahr (1960) gewann G.Seidel, ein erfahrener Fahrer aus Berlin, der leihweise einen IWL- Motor fuhr, den großen Preis von Ungarn.

Aber ein kontinuierlicher Erfolg stellte sich noch nicht ein.



Der Name *IWL* hatte in Rennsportkreisen 1959 noch keine große Bedeutung.

In der Bevölkerung der DDR waren die Motorroller mit dem *IWL*- Zeichen in dieser Zeit allerdings schon sehr bekannt.





Sieger beim

„Großen Preis von Ungarn 1960“

Die Erfolge an vielen nationalen sowie internationalen Motorbootrennen zeugen davon, daß unser Motor mit zur Spitzenklasse im internationalen Wasserrennsport gehört.

Wir werden auch weiterhin bemüht sein, leistungsfähige Qualitätserzeugnisse zur Zufriedenheit unserer Wasserrennsportler herzustellen.

Technische Daten des RM 175 „Delphin“

| | |
|----------------------|--|
| Arbeitsverfahren: | Zweitakt-Drehschieber |
| Zylinderzahl: | 1 Zylinder |
| Hubraum: | 175 cm ³ |
| Motorleistung: | 27 PS |
| Drehzahl: | 9500 min ⁻¹ |
| Kraftstoff: | Methanol |
| Unterwassergetriebe: | linksdrehend in Fahrtrichtung gesehen |
| Propeller: | 2flügelig |
| Gewicht: | ca. 22 kg |

Erreichbare Geschwindigkeit je nach Bootsform bis 90 km/h

VEB INDUSTRIERWERKE LUDWIGSFELDE
Ludwigsfelde, Kreis Zossen

Werbezettel (Flyer)
aus dem Jahr 1961

Leistung bereits 27 PS
(19,9 kW)



Günter Seidel - Startnummer 5
Bootbauer und Rennfahrer

4. Planwirtschaft, Sportpolitik, Machbarkeit

Die Erfolge der Motorbootsportler ließen sich für die Anerkennung der DDR als eigenes Staatsgebilde sportpolitisch gut verkaufen. Dazu kam der Grundtenor die Überlegenheit des sozialistischen Gesellschaftssystems gegenüber dem kapitalistischen zu beweisen. Das dürfte jedoch die wenigsten Sportler wirklich interessiert haben. Sie wollten ihren Sport betreiben. Bot eine Institution dabei Hilfe an, wurde sie gern entgegengenommen.

Im Motorbootsport gab es allerdings einen kleinen Makel für die sozialistische Sportführung. Die Motoren waren überwiegend kapitalistischen Ursprungs, bei den Außenbord- Rennklassen häufig von der Firma *König* aus Westberlin.

In den Sportberichten wurde deshalb auf den Motor selten hingewiesen.

Das änderte sich mit den Erfolgen der in der DDR hergestellten Zimmermann- Motore. Aber diese gab es vorerst nur in der Klasse OJ. Diese Klasse hatte jedoch international leider nicht die große Bedeutung, es war die Klasse „Junior“.

Hierzu der „IMS“ anlässlich des 4. Laufes zur Europameisterschaft der Klasse OJ in Grünau 1960:

.....Es wird ein innerdeutsches Duell, da sich in den anderen europäischen Ländern diese Klasse nicht sehr großer Beliebtheit erfreut....

Es wäre also wünschenswert, auch in den anderen Bootsklassen (250; 350; 500 cm³) die Dominanz der König- Motore zu brechen.

Welche Anstrengungen dafür unternommen wurden, ist einem weiteren Beitrag des „IMS“ vom Dezember 1960 zu entnehmen:

Windstärke 0

.... Erinnern wir uns doch nur: Was war das für ein stolzer Tag, als im Jahre 1957 in Grünau Raymond Kappner mit einem Zimmermann- Motor Europameister wurde. ...Alle unsere Fahrer glaubten, daß nun endlich auch sie über ein Erzeugnis, über eine eigene Konstruktion verfügen würden, die es ihnen ermöglicht, sich im internationalen Maßstab noch besser zu behaupten. Die Jahre vergingen, und es blieb eine Hoffnung.

Der VEB Yachtwerft Berlin hatte seinerzeit dieses Versuchsprojekt im Rahmen des Rennbootkollektivs finanziert. Als der Motor endlich lief und seine Bewährungsprobe bestanden hatte, sollte er von einem dafür prädestinierten Werk weitergebaut werden. Lange Verhandlungen waren notwendig, bis endlich der VEB Zentralwerkstätten den Bau übernahm. Aber innerhalb von drei Jahren war es nicht möglich zu einer 0- Serie, geschweige denn zu einer Serie überhaupt zu kommen.

Obengenannter Motor war nicht das einzige Projekt der letzten Zeit. Man sprach lange von ernsten Absichten bei MZ in Zschopau. Hier mußte es anscheinend bei den Absichten bleiben, weil andere vordringliche Arbeiten die relativ kleine Sportabteilung ausfüllen. Dafür tauchte in dieser Saison ein Rennmotor aus dem Industrierwerk Ludwigsfelde (IWL) auf. Diese Maschine hätte eine gute internationale Konkurrenz werden können. Aber auch hier scheiterte eine zügige Entwicklung, wie wir hörten, an der Unentschlossenheit im Werk selbst.Denken wir nur an die strömungstechnische Erforschung des Motors, der Propeller und der Rennboote. In dieser Hinsicht wurde überhaupt noch nichts getan.....

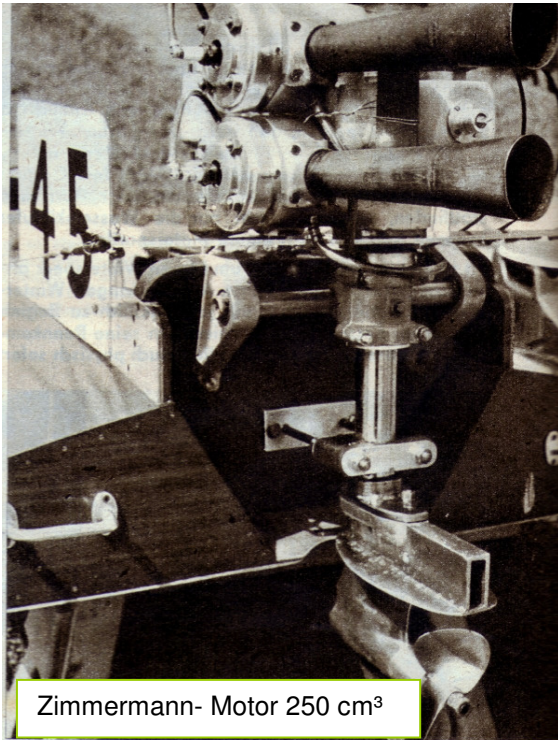
Natürlich haben wir obenstehende Ausführungen auch dem zuständigen Sportsekretär.... sowie dem Präsidiumsmitglied.... vorgetragen. Dabei stellten wir mit Erstaunen fest, daß seit Oktober des vergangenen Jahres angeblich eine sozialistische Arbeitsgemeinschaft existiert. Auf einer Sitzung in Kienbaum hatten sich die maßgeblichen Männer der Zentralwerkstätten, des Industrierwerks Ludwigsfelde, der Konstrukteur Daniel Zimmermann, die Vertreter des ADMV und des Wirtschaftsrates beim Magistrat von Groß- Berlin für eine Koordinierung des Motorenbaus ausgesprochen.

Wir müssen jetzt einmal anfragen, warum diese sozialistische Arbeitsgemeinschaft nicht in Schwung kam?

Man hatte sich doch an jenem 26. Oktober 1959 schon sehr genau festgelegt. „Das Industrierwerk Ludwigsfelde produziert im Jahre 1960 100 Stück Einzylinder- Rennmotore der Klasse J, von denen 70 für den Export und 30 für den Inlandsbedarf vorgesehen sind“, hieß es im Protokoll der Sitzung. Weiter: „Der VEB Zentralwerkstätten hatte bis zu dieser Tagung noch kein festes Programm, will aber neben bereits in Arbeit befindlichen zehn Einzylinder- Motoren einen 250- ccm- Rennmotor entwickeln, von dem zur nächsten Saison 5 bis 7 Stück zur Verfügung stehen sollen.“ Die Saison ist vorbei, und wir haben nur einen Versuchsmotor gesehen.

Soweit die Ausführungen der Zeitschrift „IMS“. Es ist nun einmal nicht gerade eine Praktikantenarbeit einen Rennmotor zu entwickeln und zum Erfolg zu bringen. Auch fehlte eine Zulieferindustrie, die mit Erfahrung und technischem Wissen helfend eingreifen konnte. Und wenn für die Wirtschaft wichtigere Arbeiten oder Projekte als Sportgeräte anstanden, entschied jeder Leiter Menschen und Material für diese Arbeiten einzusetzen.

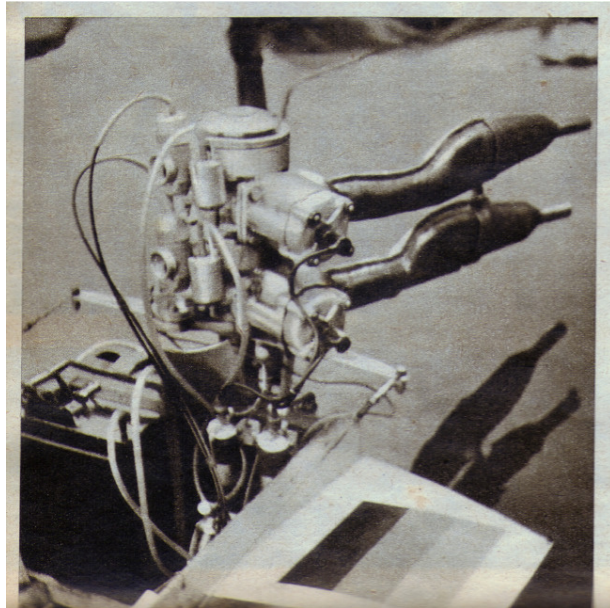
Abgebildet hatte der „IMS“ einen 350 cm³ Motor des IWL und einen Zweizylinder 250 cm³ von Zimmermann, die als Prototypen einmal existent waren.



Zimmermann- Motor 250 cm³

1960 kam wieder ein neuer – und erfolgreicher Motor zum Einsatz: der 350er aus dem Werk in Ludwigsfelde. Wie wird es weitergehen?

IWL- Motor der Klasse B bis 350 cm³,



Einen entscheidenden Einfluss auf den Leistungssprung des IWL- Motors am Boot hatte ein 1960 von G.Seidel verwendeter Propeller. Dieser passte sehr gut zur Motorleistungskurve und Bootsmasse. Es galt, diesen Propeller für die Serie zu verwenden. Hilfe bot eine im IWL vorhandene Technologie der Flugzeugindustrie, das Genauuss- oder Wachs ausschmelzverfahren. Der kopierte Propeller konnte nun in größeren Stückzahlen im IWL hergestellt und für die Serienmotoren verwendet werden.

5. „Notopfer“

Einen für die weitere Entwicklung des Ludwigsfelder Rennsports nicht unwesentlichen Einfluss hatte eine Notlage der IWL- Rennbootfahrer im Jahre 1960. Es fehlte ein Transportmittel zu einer Veranstaltung nach Dessau.



Linkes Bild:

Vom Fuhrpark des Werkes wurden Rennboote, Motore, Werkzeug und Kraftstoffe per LKW transportiert. Am Motorsport interessierte Kraftfahrer, wie E.Ludwig, R. Krüner und R. Schulz opferten manches Wochenende. Doch nicht immer war ein LKW zu bekommen.

Rechtes Bild:

Die beiden Amateur- Werksfahrer des IWL im Jahr 1960. Im Boot sitzend; Diethelm Loppin, - dass Boot haltend; Günter Wald

Man sprach den in den Industrierwerken Ludwigsfelde tätigen Peter Rosenow an, der mit Manfred Blumenthal Moto- Cross fuhr und über einen Transportanhänger für Motorräder verfügte. Er opferte ein freies Wochenende (Notopfer) und transportierte das Boot. Doch diese Entscheidung war verhängnisvoll. Kaum wieder zu Hause, hieß es zu M.Blumenthal: „Da müssen wir mitmachen!“ Es gab für beide nur ein paar kleine Probleme. Null Erfahrung mit Rennbooten, kein Boot, - und keine 2500,- Mark eines zu kaufen. Den Motor könnten sie vom Werk geliehen bekommen. Der Gruppenleiter Rennbootmotor, G.Benisch, schlug vor im Herbst 1960 in Bad Saarow Fahrversuche mit einem geliehenen Boot vorzunehmen. So kam es dann auch. Da diese nicht hoffnungslos aussahen, entschlossen sich beide Parteien es in der nächsten Saison gemeinsam zu versuchen. Mit diesem geliehenen, alten, ausgemusterten Boot starteten beide in die Saison 1961. Da nur ein Boot vorhanden war also abwechselnd bei den einzelnen Veranstaltungen. Der Motor hatte auf 27 PS zugelegt. Für die Motorentwicklung hatte sich die Rennmotoren- Konstruktion einen Vorteil versprochen. Hat man Fahrer die Werksangehörige sind zur Verfügung, gibt es die Chance auch in der Woche mal einen Versuch auf dem Potsdamer Trainingsgewässer zu fahren und man ist nicht mehr abhängig von der unsicheren Verfügbarkeit der „Leiharbeiter“. In Abstimmung mit der Potsdamer Wasserschutzpolizei durfte das Werk eine Havelbucht am Bahndamm nahe dem Forsthaus Ferch benutzen. Für das Auslegen von Begrenzungsbojen, für eine eventuell notwendige Rettung gestürzter Fahrer, aber viel, viel häufiger für das Hereinschleppen der Boote bei technischen Defekten war ein betriebseigenes Motorboot in Potsdam stationiert.

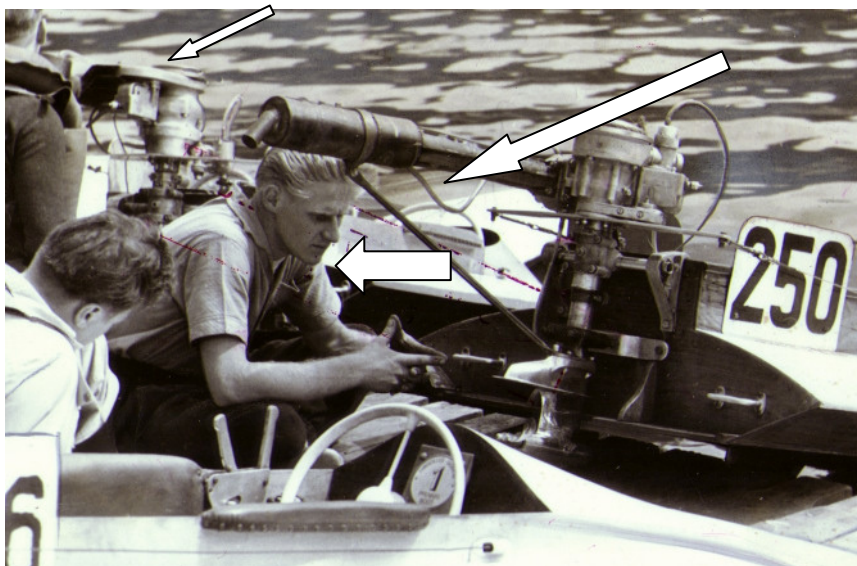
6. Aufstieg

Die Saison 1961 begann also mit den Stammfahrern G.Wald und D.Loppin und den abwechselnd startenden Neulingen P.Rosenow und M.Blumenthal. Günter Wald war schon erfahren und erfolgreich, die Neulinge hatten somit die Möglichkeit davon zu profitieren. Doch dann gab es einen bedeutenden Einschnitt in der Saisonplanung. Der internationale Motorbootverband *UIM* hatte neue Bestimmungen zu den Auspuffgeräuschen erlassen, die den Sportlern und Motorlieferanten in der DDR erst am 31.März 1961 bekannt gegeben wurden. Die geforderten 85 (+10) dB mussten durch kurzfristig konzipierte Auspuffanlagen verwirklicht werden, was große Auswirkungen auf die Leistung und Standfestigkeit der Motore hatte. So starteten die Neulinge mal mit Versuchs- Auspuffanlagen, mal mit den nicht mehr zulässigen. Aber auch die Stammfahrer hatten ihre Probleme mit Leistung und Zuverlässigkeit. Dennoch gewann G.Wald mehrere Rennen und konnte

1961 den ersten DDR- Meistertitel für den VEB Industrierwerke Ludwigsfelde in der Klasse J bis 175 cm³

erringen.

Auch die anderen Fahrer erzielten einzelne Platzierungen unter den ersten sechs.



Dicker Pfeil:
G.Wald mit sorgenvollem Blick
auf UWT oder Propeller.

Langer Pfeil:
Kühlwassereinleitung in den
Auspufftopf wegen Geräusch-
minderung. Auch eine von der
UIM zugelassenen Variante.

Kleiner Pfeil:
Ein *Zimmermann-* Motor der
Klasse J

Die Europameisterschaft in Berlin- Grünau, wegen dem Bau der „Berliner Mauer“ ohne westdeutsche Beteiligung ausgetragen, gewann G.Seidel. Der fuhr allerdings wieder *Zimmermann- Motore*. In den Außenbordklassen A; B und C war eine Meisterwertung wegen zu geringer Teilnehmer nicht möglich. Verständlich deshalb die zuvor beschriebene Forderung nach Bereitstellung von Rennmotoren. Unter diesen Gesichtspunkt müssen wohl auch die nachfolgenden Ausführungen im „IMS“ gewertet werden, die 1961 in einen Beitrag über die *IWL- Motorenproduktion* genannt wurden.

.....Nun interessierten uns die Perspektiven des Werkes. Vorweg- es gibt gute Gedanken. In diesem Jahr sollen Versuche durchgeführt werden mit einem 250- ccm- Motor der Klasse A. Dabei soll das Kurbelgehäuse des Delphin 175 verwendet werden, lediglich der Zylinder und der Kolben sollen verändert werden. Also ein Baukasten- Motor! Wenn diese Versuche gelingen- wir drücken beide Daumen für die Konstrukteure- kann der Sportler wahlweise in der Klasse J oder A starten.

Wir bitten die Werkleitung, diese Vorhaben nach besten Kräften zu unterstützen, dem Sport wäre sehr damit gedient, und um den Absatz dieses Motors, vor allem in die sozialistischen Länder, brauchten wir uns sicher keine Sorgen zu machen. Sicher werden unsere Sportkameraden aus den befreundeten Ländern mit Freuden diesen Motor importieren, wenn die entsprechende Leistung vorhanden ist. Wir vertrauen den jungen Motorenbauern aus Ludwigsfelde.

Nun zum Abschluß noch eine Überraschung für unsere Sportfreunde des ADMV. Für die Saison 1962 stellt der VEB IWL einige Motoren für den Inlandsbedarf zur Verfügung. Der Motor kann über den jeweiligen Motorsport- Club beim Generalsekretariat des ADMV bestellt werden. Eine gewisse individuelle Unterstützung für die Fahrer wurde uns zugesichert. Eine frühzeitige Bestellung sichert eine rechtzeitige Auslieferung.....

Für 1962 deuteten sich einige Veränderungen an. D.Loppin zog sich vom Rennsport zurück, aber die beiden Ludwigsfelder Clubmitglieder P.Rosenow und M.Blumenthal hatten sich jeder ein Boot von der Bootswerft Pfennig in Grünheide gekauft. Für D.Loppin kam mit Klaus Marx, ein aus der Zeit der nicht lange andauernden Enduro- Einsätze der Ludwigsfelder Motorroller mit Wettkämpfen vertrauter Sportler, der dritte Werksangehörige hinzu. Aus der Motorrollerzeit stammte auch dessen Verbindung zu P.Rosenow und M.Blumenthal, die ebenfalls ihre ersten sportlichen Erfahrungen mit den Ludwigsfelder Motorrollern vom Typ „Pitty“ und „Wiesel“ im Gelände- (Enduro-) Sport machten.

In der Klasse J gab es in diesem Jahr harte Kämpfe zwischen den Fahrern mit Zimmermann- und IWL- Motoren. Bei der Europameisterschaft in Bad Saarow holte G.Wald sogar den Vize-Titel.

Überraschend erreichte Neuling K.Marx den dritten Platz in der Meisterschaft 1962, vor ihn nur die beiden mit *Zimmermann- Motore* fahrenden Seidel und Schulz.

Im Jahresrückblick des „IMS“ steht u.a. zu lesen:

In der Klasse J bis 175 ccm dominierten bei den nationalen und internationalen Veranstaltungen dieses Jahres ganz eindeutig die beiden DDR- Konstruktionen, also die Zimmermann- Motoren und die Maschinen des VEB Industrierwerke Ludwigsfelde. Die Antriebsaggregate des Westberliner Konstrukteurs König hatten in dieser Klasse keine Chance.

Im Gegensatz zu Daniel Zimmermann, der sein Hauptaugenmerk darauf richtete, die beiden Motoren der Meister des Sports Hans Schulz (Europameister 1962) und Günter Seidel (Deutscher Meister 1962) besonders schnell zu machen, was ihm ja auch in hervorragender Weise gelang, wurde in Ludwigsfelde mehr Breitenarbeit geleistet. Es war dadurch möglich, nicht nur zahlreichen DDR- Sportlern einen guten und leistungsfähigen Motor zur Verfügung zu stellen, sondern darüber hinaus auch unsere Sportfreunde in der Sowjetunion, Bulgarien, Polen und der CSSR mit neuem Maschinenmaterial zu unterstützen.

....noch eine reale Feststellung. Daniel Zimmermann wird bis zur neuen Saison mit einer Anzahl funkelneuer 250- ccm- Motoren aufwarten. Dadurch wird diese international stark gefahrene Klasse bei uns einen weiteren erheblichen Aufschwung erhalten.

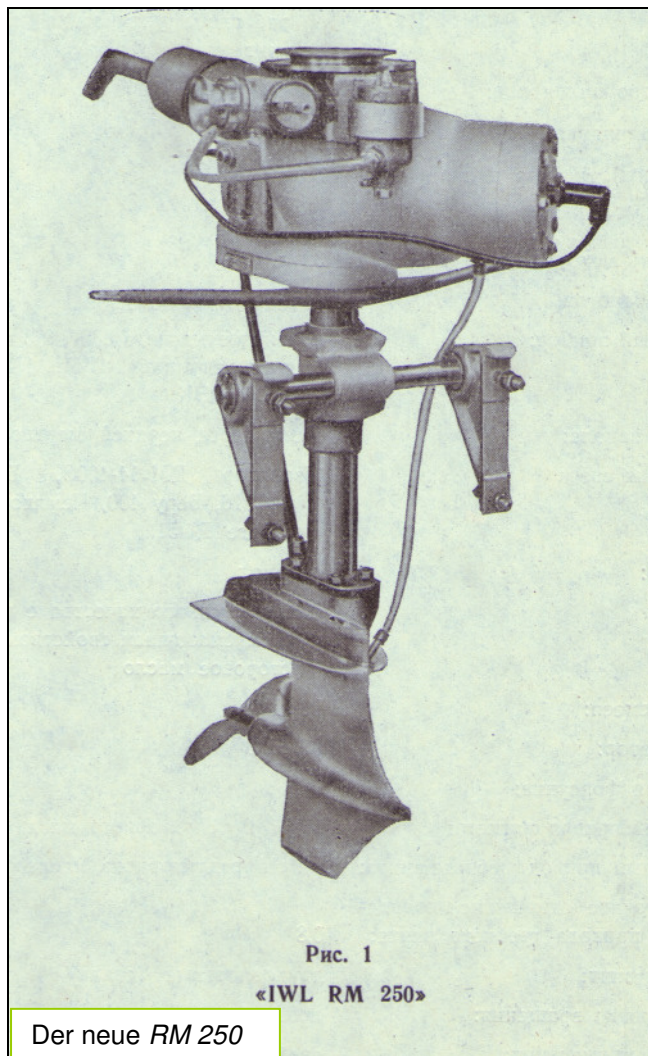
Auch das Jahr 1963 begann für das *IWL*- Team verheißungsvoll. Zum Auftakt in Dresden dominierte H. Schulz mit seinen Zimmermann- Motor zwar eindeutig, aber mit K. Marx, P. Rosenow und G. Wald auf den Plätzen gab es gute Ergebnisse. Neue Rennboote und *IWL*- Unterwassergetriebe neuer Konstruktion, dazu Motorleistungen zwischen 30 und 32 PS boten eine gute Basis für Erfolge. Wie sicher die Berichtersteller von DDR- Siegen in der Klasse J ausgehen, zeigt ein Beitrag über ein Rennen in Warschau.

Es gewann ein sowjetischer Fahrer mit *IWL*- Motor, aber von den für diese Veranstaltung entsandten Schulz, Wald ,Rosenow oder Marx hatte man den Sieg erwartet.

Der „IMS“ dazu:

Ein Trost bleibt uns, daß es ein Motor aus DDR- Produktion war, eine Maschine des VEB Industriewerke Ludwigsfelde, mit der der Sieg errungen wurde, und als weiteres Positivum konnten wir verzeichnen, daß diese Klasse international recht stark besetzt war. Der Boykott, den die Westberliner Firma König betreibt, seit ihre Motore von den DDR- Motoren in dieser Klasse leistungsmäßig klar überflügelt wurden, ist zum Scheitern verurteilt. Man ist heute nicht mehr auf König- Motore angewiesen. Das Werk in Ludwigsfelde liefert zum Beispiel im nächsten Monat den tausendsten 175- ccm-Rennmotor aus...

Wie schon erwähnt, hatte die Klasse A, bis 250 cm³, international eine wesentlich größere Bedeutung. In Ludwigsfelde wurde deshalb auch einen solcher Motortyp konstruiert. Es war aber eine völlige Neukonstruktion, wieder als Einzylinder, dazu mit patentiertem Topfdrehschieber (damit konnte die bisher zu zahlende Patentgebühr für den Flachdrehschieber des D.Zimmermann umgangen werden), und sehr stabilem Kurbeltrieb. Gedacht war an eine Baukastenreihe für 175/250 cm³. Sein erster Renneinsatz erfolgte am 23.6.1963 auf der Talsperre Kriebstein unter P.Rosenow. Mit einem dritten Platz im ersten Lauf zeigte der Motor ein vielversprechendes Potential, auch wenn es durch Ausfall im zweiten Lauf noch nicht für das Sieger- „Trepchen“ reichte.



IWL- Rennmotoren mit Gütezeichen Q

Die staatliche Qualitätsüberwachung der DDR, das DAMW, hatte am 13.Februar 1963 dem Rennbootmotor *RM 175* das höchste Gütezeichen „Q“ erteilt.

Nicht ohne Stolz verweist die regionale Presse auf das erste „Q“ für ein Produkt aus dem Landkreis Zossen.

Einstufung des DAMW:

| | |
|--------------|------------------------------|
| Material | von hoher Güte |
| Verarbeitung | von hoher Güte |
| Oberfläche | von ausgezeichneter Qualität |
| Konstruktion | von ausgezeichneter Qualität |
| Funktion | von ausgezeichneter Qualität |

Die nächsten Rennen in der Klasse J gewannen P.Rosenow (Kriebstein) und M.Blumenthal (Straußberg) .Dann riss der Faden etwas, es blieben aber gute Platzierungen.

Der Meisterschaftsendstand 1963 in der Klasse J spiegelte dann auch die Leistungsstärke wieder:

1. H.Schulz (*Zimmermann*) ,2. P.Rosenow, 3. M.Blumenthal (beide *IWL*) .

Bei den letzten Rennen des Jahres 1963 experimentierte das Werk wieder einmal mit den Kraftstoffen. Der Rennkraftstoff Methanol versprach höhere Leistung, aber durch die damit verbundenen Motoränderungen taten sich anfänglich auch neue Fehlerquellen auf. Während beim Rennen in Schwerin durch Vergaserprobleme nur Ehrenplätze blieben, gewann M.Blumenthal den *Großen Preis von Ungarn* der Klasse J in Szeged.

Den Saisonabschluss bildete die Europameisterschaft in Bad Saarow. Es gewann H.Schulz vor D.Lubnow (König Werksfahrer), aber mit P.Rosenow und G.Wald auf den nächsten Plätzen gab es tröstende Ergebnisse.

Diese Leistungen des *IWL*- Teams bewirkten auch eine größere Presseakzeptanz. In einem großformatigen Bericht mit zahlreichen Fotos stellt der „IMS“ vor Saisonbeginn 1964 die *IWL*- Motoren der Klasse J und A vor:

Technische Daten:

| Typ | IWL RM 175/1 | IWL RM 250 |
|----------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Klasse | J | A |
| Arbeitsverfahren | Zweitakt- Drehschieber | Zweitakt- Drehschieber |
| Zylinderzahl | 1 | 1 |
| Masse | 26,5 kg | 30 kg |
| Hubraum | 173,8 ccm | 247 ccm |
| Bohrung | 60,5 mm | 72,0 mm |
| Hub | 60,5 mm | 60,5 mm |
| Motorleistung | 30 PS (22,6 kW) | 39 PS (28,7 kW) |
| Drehzahl | 9500 1/min | 9500 1/min |
| Zünder | IKA EZ 21 C3 | IKA EZ 21 C3 |
| Zündkerze | RM 14- 350 S | RM 14- 350 S |
| Kraftstoff | Methanol | Methanol |
| Schmierstoff | gefettetes Rennöl oder Rizinusöl | gefettetes Rennöl oder Rizinusöl |
| Mischungsverhältnis | 1:18 | 1:18 |
| Vergaser | 29 M3 | 32 M3 |
| Unterwassergetriebe- | | |
| Untersetzung | 0,8/ linksdrehend | 0,8/ linksdrehend |
| Propeller | Stahl/2- flügelig | Stahl/2- flügelig |
| Verwendungsbereich | seewasserbeständig | seewasserbeständig |

Der Saisonstart 1964 verlief allerdings wenig erfolgversprechend. Beim ersten Rennen in Wolgast waren die *IWL*- Motore der Klasse A noch nicht einsetzbar. P.Rosenow und M.Blumenthal erschienen nur als Zuschauer, wie der „IMS“, - offenbar nicht ohne Hintergedanken -, bemerkte. Denn nur kurze Zeit später, nach mäßigen Leistungen in den folgenden Rennen auch in der Klasse J, gab es einen „giftigen“ Kommentar im „IMS“.

Anlass war eine Veranstaltung, die sich *Pokal der sozialistischen Länder* nannte (eine Art „Ost-Europameisterschaft“, da nach dem Mauerbau DDR- Sportler oft keine Einreise in NATO- Staaten erhielten) und erstmalig in Dresden ausgetragen wurde. Es gewann Polen, aber ein Sieg für die DDR war einfach Pflicht gewesen.

Hier nun der Kommentar:

Ein strenges Wort müssen wir über unsere Ludwigsfelder Sportfreunde verlieren. Es geht hierbei nicht um die Aktiven, sondern um das Werk. Seit vielen Wochen fehlen die 250- ccm- IWL- Motoren. Warum eigentlich? Das Werk hat die größtmögliche Unterstützung unseres Staates, und trotzdem sind diese rennreifen Motoren in diesem Jahr noch immer nicht in Erscheinung getreten. Wir erwarten eine Stellungnahme aus Ludwigsfelde und werden diese unseren Lesern kundtun.

Die IWL- Motore bereiteten ihren Vätern bereits auf den Prüfständen große Probleme. Man sah deshalb von vorzeitigen Einsätzen ab. Auch war die Konkurrenz in der Klasse A wesentlich stärker. Einer Aufstellung der Motorenhersteller anlässlich einer internationalen Veranstaltung in Warschau kann man dies entnehmen. Zur Information seien hier die Hersteller genannt:

König (BRD), Carniti (Italien), Gad (Polen), Mono (Schweden), Zimmermann und IWL (DDR).

Im August gab es dann das Jahresdebüt des IWL- A- Motors in Schwerin mit einen doch etwas überraschenden Tagessieg von P.Rosenow.

Die Europameisterschaft 1964 der Klasse A fand in Dessau statt. Auch die BRD- Fahrer hatten von ihrem Verband erstmalig nach dem Mauerbau die Startgenehmigung erhalten. Ein auserlesenes Starterfeld, gegen das sich drei IWL- Motore stellten. Aber vergebens. In der Ergebnisliste ist bis zum 14. Platz kein IWL- Motor aufgeführt. Die Zuverlässigkeit des 250 cm³- Motors war noch unbefriedigend.

Im September stand ein weiterer Höhepunkt an. Europameisterschaft der Klasse J in Bad Saarow. Auch die Fa. König hatte mit K. Mischke, D. Schulze (beide BRD) und F. Fagerström (Finnland) eine starke Streitmacht aufgeboten und wollte die Konkurrenzfähigkeit ihrer Motore beweisen. Fagerström gewann knapp vor Blumenthal, Mischke und Wald.

Für das IWL also wieder nur Ehrenplätze.

Diese gab es auch in der DDR- Meisterschaft 1964 der Klasse J durch

G.Wald und P.Rosenow, hinter H.Schulz (Zimmermann- Motor) .

Für die Ludwigsfelder versöhnlicher gestaltete sich der Jahrerückblick im „IMS“. Zufrieden zeigte man sich mit den Ergebnissen der Klassen J und ER 1000 (Einbaurennboote mit frisierten Wartburg- Motoren aus Eisenach) .Zur Klasse A:

Groß waren die Hoffnungen vor Beginn der diesjährigen Saison auf eine Belebung in der Klasse A bis 250 ccm, doch leider wurden wir alle ein wenig enttäuscht. Hochleistungsmotore lassen sich nun einmal nicht so einfach produzieren wie Hemdenknöpfe. In Ludwigsfelde gab es viel Sorgen. Wir können nur hoffen und wünschen, daß es im nächsten Jahr besser aussieht. Die Konstrukteure und Motorenbauer liegen im IWL- Werk wirklich nicht auf der Bärenhaut, und Anzeichen sprechen unbedingt dafür, daß 1965 in der Klasse A wieder mehr „Leben in der Bude“ ist als in der abgelaufenen Saison. Eine angenehme Überraschung könnten wir gebrauchen.

Für den MC (Motorsport- Club) Ludwigsfelde stand zu Saisonbeginn 1965 ein Umzug an. Die ehemalige Motorroller- Versuchswerkstatt (die Rollerproduktion war Ende 1964 eingestellt worden) konnte genutzt werden, auch für die Rennbootfahrer. Eine wichtige Voraussetzung für die Wartung und Vorbereitung der Boote und des Materials. Viele Stunden verbrachten in der Folge Fahrer und Helfer nach Feierabend in diesen Räumen.

Im April des Jahres 1965 hatte der ADMV Weltrekordversuche auf den Mittellandkanal und auf der Elbe vorgesehen. Weltrekorde ließen sich, wie schon erwähnt, auch sportpolitisch gut „verkaufen“. Von 1957 an findet man in Leitartikeln oder Jahresrückblicken stets Hinweise auf die Anzahl der gehaltenen Weltrekorde, immer im Verhältnis zu den von der BRD gehaltenen.

Als Beispiel:

Anerkennung der Weltrekorde 1958:

19 im Motorbootsport der DDR

5 für die BRD.

Acht Weltrekorde konnten verbessert werden, drei davon auf den Strecken 5, 10 und 15 Meilen mit *IWL*- Motoren. Der Versuch, den absoluten Geschwindigkeitsrekord über 1 km (*Vitesse- Rekord*) zu erzielen, misslang vorerst. Aber beim zweiten Anlauf am 4. Mai 1965 gelang es

P.Rosenow den Weltrekord der Klasse J mit 105,34 Km/h mit dem *IWL*- Motor zu erobern.

Bereits Ende Mai 1965 fand in Dresden die Europameisterschaft der Klasse A statt. Der 21. Platz von P.Rosenow war für die Ludwigsfelder ernüchternd. Lange Zeit zum wundenlecken blieb nicht. Schon Ende Juli stand die Europameisterschaft der Klasse J in Dessau auf dem Programm. Mit K.Reichert (Straussberg) und G.Wald, dazu H.Schulz, hatte der Verband zwei Fahrer mit *IWL*- Motor entsprechend dem aktuellen Meisterschaftsstand nominiert.

Die restlichen zwei Plätze sollten durch ein Ausscheidungsrennen ermittelt werden. Dies lehnten die beiden Ludwigsfelder P.Rosenow und M.Blumenthal mit dem Hinweis ab, das damit eine Zuverlässigkeitseinbusse der Maschinen vorprogrammiert ist. Ein schwacher Trost für die zuvor genannten, die dann nominierten Fahrer wurden im Rennen von der Konkurrenz zu Statisten verurteilt.

Eine besondere Überraschung war bei diesem Rennen der Start des in Österreich lebenden Bootbauers Dieter Schulze (BRD) mit einem von den Industrierwerken zur Verfügung gestellten Motor. Schulze, mehrfacher Europa- und Weltmeister in verschiedenen Bootklassen, bekam vom westdeutschen Verband die Starterlaubnis nur für die Klasse J, -und nutzte sie.

Mit einem leichten Boot und einer zur Verfügung stehenden großen Auswahl von Propellern (zum Propellereinfluss siehe auch im Bildanhang – Propeller-) fand er schnell eine gute Abstimmung Boot/Motor. Zwar war H.Schulz mit seinen *Zimmermann*- Motor in zwei Läufen der Schnellste, doch mit dem Glück des Tüchtigen sammelte D.Schulze in den einzelnen Läufen die notwendigen Punkte und holte

1965 den ersten Euromeistertitel für den *IWL*- Motor in der Klasse J.

Aufregende Siege kamen in der Folge nicht zu Stande, so dass am Jahresende 1965 mit den DDR- Meisterschaftsplatzierungen

| | |
|----------|---|
| Klasse J | 4. M.Blumenthal/ 5. G.Wald/ 6. K.Marx/ 9. P.Rosenow |
| Klasse A | 4. P.Rosenow/ 5. M.Blumenthal |

eine eher bescheidene Ausbeute für das Ludwigsfelder Team zu Buche stand.

7. Produktionsende

Mit einem Paukenschlag endete das Jahr 1965. Die Ludwigsfelder Werkleitung beschloss endgültig die Einstellung der Rennmotorenproduktion. Ein herber Schlag für das Ludwigsfelder Rennteam, aber auch für den gesamten Motorwasserrennsport. Selbstverständlich kam von dort Gegenwehr, doch den vorgetragenen Argumenten mit volkswirtschaftlichem Hintergrund konnte man sich nicht verschließen. Was war der Hintergrund?

Wie schon erwähnt, wurde die Rennmotorenfertigung zur Ausbildung von Triebwerkschlossern in das *IWL* geholt. Die Fertigung von Triebwerken lief zwar 1961 aus, auf den vorhandenen Anlagen und Prüfständen wurden nun aber Strahltriebwerke sowjetischer Produktion für die Volksarmee der DDR repariert. Also wurden auch weiter Lehrlinge in begrenzter Anzahl für den Triebwerkbau ausgebildet. 1965 nahm jedoch das modernste Fahrzeugwerk der DDR in Ludwigsfelde die Produktion von Lastkraftwagen des Typs IFA- W 50 auf. Gleichzeitig erfolgte die Umbenennung von

VEB Industrierwerke Ludwigsfelde in
VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde.

Große Anstrengungen waren nötig, um die vom Staat vorgegebenen Produktionsstückzahlen (Plan) zu erreichen. Schmiedekapazität für die Kurbelwellenteile und Kolben, dazu die Fertigung der Kolbenringe, band Arbeitskräfte und Maschinenkapazität im Werk, die dringend für den LKW benötigt wurden. Der Rennmotor hätte zwar in das Ausbildungskonzept der Lehrwerkstatt gepasst, aber auch die Kapazität der Lehrwerkstatt sollte für den LKW genutzt werden. Der im Transportwesen und in der Landwirtschaft dringend benötigte LKW hatte volkswirtschaftlich Priorität. Folglich stellte man die Rennmotorenproduktion ein.

Was den Rennfahrern allerdings nicht bekannt war, war eine schon Mitte 1964 in der Werkleitung diskutierte Verlagerung der Rennmotorenproduktion in einen anderen Betrieb oder eine Produktionseinstellung. Sie tappten also ahnungslos in diese für sie bittere Entscheidung.



IFA – W50 Serienfahrzeuge 1965 in Ludwigsfelde

Rette, was zu retten ist, war nun die Devise. P. Rosenow und M. Blumenthal baten um eine Unterredung mit der Werkleitung. Werkdirektor Dr. Werner Kohl zeigte sich aufgeschlossen und bot trotz einiger Gegenstimmen Hilfe an. Heute könnte man die festgelegten Maßnahmen als Sponsoring bezeichnen.

Diese waren im Wesentlichen:

- Die werkseigenen Rennmotore bekommt der Motorsportclub übereignet.
- Gleiches gilt für das Trainings-/Rettungsboot.
- Aus dem Kultur- und Sozialfond bekommt der MC einen zweckgebundenen Zuschuss.
- Ersatzteile und Hilfsmaterial werden daraus bezahlt.
- Die Höhe dieses Zuschusses wird jährlich nach Bedarf und Leistung abgestimmt.
- Die Räumlichkeit und der darin befindlichen Motorenprüfstand im Bereich der Berufsausbildung (im Lehrkombinat) können vom MC genutzt werden.

Damit konnte man leben, aber viel zusätzliche Arbeit musste nun außerhalb der Arbeitszeit erledigt werden. Eine Verteilung der Arbeit auf mehrere Schultern blieb als einzige Möglichkeit. Für die Rennen waren auch stets Helfer erforderlich, doch die waren zum größten Teil direkt mit der Rennmotorenfabrikation, wie die Motorenkonstrukteure G. Benisch und K. Dreves oder die Lehrmeister A. Seefeldt und H. Meyer, beschäftigt. Mit Einstellung der Produktion orientierten sich diese aber neu und von den gelegentlich teilnehmenden Helfern warfen viele schnell das Handtuch. Zu viel Arbeit und Stress, kaum ein Blick auf die anderen interessanten Rennläufe und zusätzlich Kosten waren einfach zu abstoßend.

Einer hatte dieses alles jedoch schon ein Jahr lang auf sich genommen. Klaus Driefert, Meister im LKW- Fahrversuch. Auch er wollte weitermachen, am liebsten als Fahrer. Bei Peter Rosenow und Manfred Blumenthal war dies selbstverständlich, sie hätten ja sonst nicht diese Klimmzüge mit der Werkleitung veranstaltet.

Fehlten noch zwei bis drei „Irre“, die alle diese Helferstrapazen auf sich nehmen wollten. Und mit Kurt Leopold, Schlosser aus dem LKW- Versuch, und Karl- Heinz Reichert, Triebwerkschlosser in der Flugzeugwerft, fanden sich zwei. Keiner konnte damals ahnen, dass dies ein Erfolgsteam wird, aber versuchen wollten es diese fünf Männer.



8. Neustart

Die Rennsaison 1966 begann also unter völlig neuen Bedingungen. Klaus Marx hatte seinen Helm „an den Nagel gehängt“. Für ihn stieg Neuling K.Driefert ins Boot der Klasse J und M.Blumenthal sowie P.Rosenow wollten sich auf die Klasse A konzentrieren. Eine werkseitige Motoren- Weiterentwicklung hatte nicht mehr stattgefunden, sie musste nun durch die Fahrer erfolgen. Mit P.Rosenow, - er war als Entwicklungsingenieur im LKW- Versuch beschäftigt -, und M.Blumenthal, - gelernter Motorenschlosser und gerade im Ing.- Abendstudium -, hatten zwei Mann schon häufig an Rennmotoren „gefeilt“. Sie mussten jedoch noch kräftig hinzulernen und sollten auch den anderen Teammitgliedern Hilfestellung geben.

In der Klasse J erfolgte der Einsatz des Motors RM 175/2, ein von der 250 cm³ Maschine abgeleiteter Einzylinder mit robustem Kurbeltrieb. Leistungsmäßig noch nicht an den RM 175/1 (Delphin) heranreichend, setzte das Team auf Standvermögen.

der 3. Platz in der DDR- Meisterschaft 1966 war ein guter Einstand für K.Driefert.

Mehrere Überarbeitungen an den vom Werk übernommenen 250 cm³- Motoren führten zu deutlichen Leistungssteigerungen. Aber die Standfestigkeit war nach wie vor unzureichend. Dennoch erfolgte durch den Verband die Nominierung von P.Rosenow und M.Blumenthal zur Europameisterschaft nach Österreich. Im Training und in den Rennen war die Geschwindigkeit zwar ausreichend, es gab aber ständig Ausfälle. So brachen an beiden eingesetzten Motoren die Hubzapfen der Kurbelwelle. Mit den für die geforderte Leistung notwendigen Motordrehzahlen war der Einzylinder- Motor konzeptionell überreizt.

Dennoch hatte dieses Rennen Auswirkungen auf den weiteren Rennsport mit Booten in Ludwigsfelde. Auf der Heimfahrt gab es in den Alpen einen dreistündigen Aufenthalt wegen Holzeinschlag. In dieser Wartezeit fiel die Entscheidung:

im Winter muss ein neuer Motor entstehen!

Für die in Dessau ausgetragene Weltmeisterschaft der Klasse A wurde kein Ludwigsfelder nominiert. Aber auch die anderen DDR-Vertreter waren dort erfolglos.

Mit zwei abschließenden Siegen in Schwerin und Bad Saarow durch M.Blumenthal und damit

Platz 2 in der DDR- Meisterschaft 1966 der Klasse A für diesen

war dann noch ein versöhnlicher Saisonabschluss mit der besten Meisterschaftsplatzierung des RM 250 möglich.

Auch wenn nicht mehr zum Ludwigsfelder Team gehörend wäre noch zu bemerken, dass G.Wald mit einem aus dem Werksnachlass erhaltenen und von seinem langjährigen Betreuer A.Seefeldt gewarteten Motor *RM 175/1* Europa- und Deutscher Meister des Jahres 1966 in der Klasse J wurde.

9. Selbst ist der Mann

Schon während der Saison 1966 wurde intern über eine neue Motorenkonzeption debattiert. Definitiv fest stand die Motorvariante:

2- Zylinder-Zweitakt; Drehschieber; Batteriezündung.

Unmittelbar nach Saisonende stellte sich P.Rosenow in seiner Ludwigsfelder Wohnung abends an das Zeichenbrett und konstruierte. Große Unterstützung durch M.Blumenthal konnte er nicht erwarten, der „büffelte“ gerade für die Abschlussprüfungen des Ing.- Abendstudiums. Aber bei Detaildiskussionen zu Steuerzeiten, Kanalführungen, Verbrennungsräume usw. prallten an manchen Abenden die Meinungen aufeinander.

Doch dann kamen die nächsten Schwierigkeiten. Holzmodelle für Gussformen anfertigen, Abgüsse für Motorblock und Zylinder; die mechanische Bearbeitung der Einzelteile; - alles dies musste organisiert und koordiniert werden. blieb dann auch noch die Handarbeit für Laufbuchsen feilen und Kanalführungen fräsen, Motormontagen, Prüfstandläufe.

Eine große Hilfe erhielt das Team durch Mitarbeiter aus dem Musterbau der LKW- Entwicklung. Dreh-, Fräs-, Schleif- und Bohrwerksarbeiten führte die mechanische Abteilung durch und die Klempnerei baute Auspuffanlagen. Auch diese Arbeiten erfolgten, nur teilweise gegen Bezahlung, außerhalb der Arbeitszeit.

So wuchs dann auch in vielen, vielen Stunden, was irgendwann einmal für Siege gut sein sollte.

Einen Namen musste das Kind noch haben. Man einigte sich auf

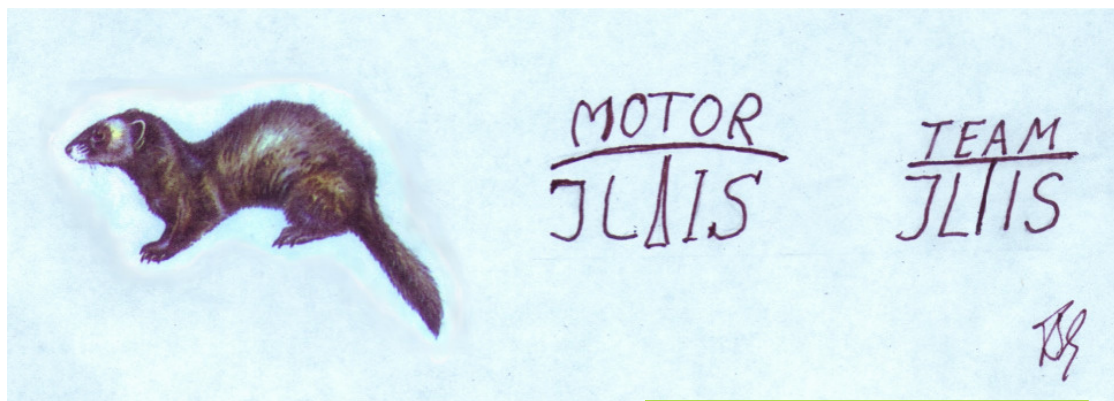
„Iltis-Motor“.

Mit dem „I“ vom Iltis erwies man dem Sponsor (IFA) Reverenz und das „L“ bezog sich auf Ludwigsfelde. Außerdem steht im Lexikon zu lesen:

Iltis (aus der Familie der Marder);

er ist ungemein schlau, vorsichtig, mutig und bissig.

Sollten ein Motor und sein Team nicht so sein?



Entwurf für die Namensfindung.

Technische Daten:

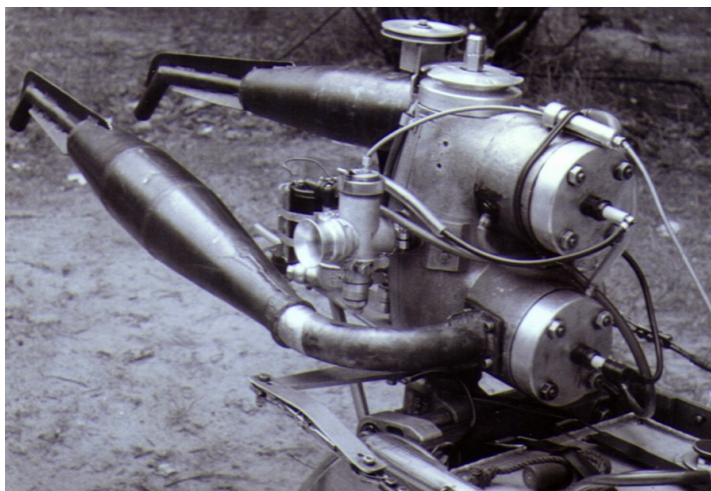
| Typ | Ittis 175 (Stand 1968) | Ittis 250 (Stand 1967) |
|----------------------|------------------------|------------------------|
| Klasse | OJ | OA |
| Arbeitsverfahren | Zweitakt- Drehschieber | Zweitakt- Drehschieber |
| Zylinderzahl | 2 | 2 |
| Masse | 36,5 kg | 38 kg |
| Hubraum | 172 cm ³ | 248 cm ³ |
| Bohrung | 45,0 mm | 54,0 mm |
| Hub | 54,0 mm | 54,0 mm |
| Motorleistung | 34 PS (25 kW) | 45 PS (33,1 kW) |
| Drehzahl | 10 000 1/min | 10 000 1/min |
| Zünder | Batteriezündung | Batteriezündung |
| Zündkerze | RM 14- 350/400 | RM 14- 350/400 |
| Kraftstoff | Methanol | Methanol |
| Schmierstoff | Rizinusöl | Rizinusöl |
| Mischungsverhältnis | 1:18 | 1:18 |
| Vergaser | 29 M3 | 29 M3 |
| Unterwassergetriebe- | | |
| Untersetzung | 0,8/ linksdrehend | 0,8/ linksdrehend |
| Propeller | Stahl/2- flügelig | Stahl/2- flügelig |

10. Erfolgsleiter

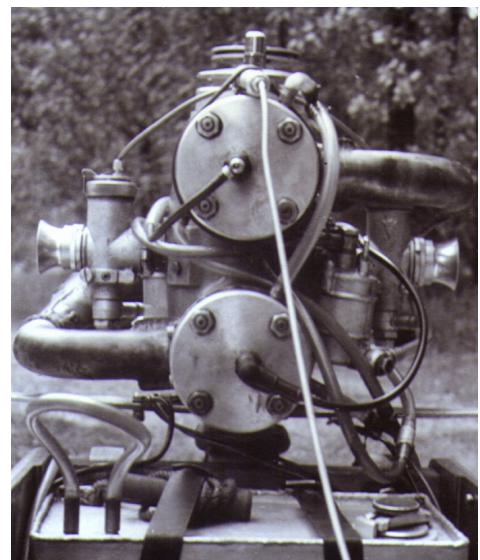
Das Team bestand auch 1967 unverändert aus den schon genannten Fahrern und Helfern. Eine harte Winterzeit 1966/67 lag hinter ihnen. Ob all diese Mühe sich jemals auszahlt? Aber keiner legte derartige Gedankengänge offen.

Für die Europameisterschaft der Klasse OJ in der CSSR war K.Driefert nominiert, im Rahmenprogramm startete P.Rosenow mit dem ersten fertiggestellten *Ittis*- 250 cm³- Motor. Der Motor überstand das Rennen ohne Defekt, schon das war ein Erfolg. Dazu im „IMS“:

...Interessant war hier das erstmalige Erscheinen eines Eigenbau- Motors von Sportfreund Rosenow. Diese Maschine sollte erstmals erprobt werden, da nur Rennerfahrungen notwendige Korrekturen aufzeigen. Bei der Energie und Ausdauer der Ludwigsfelder Sportfreunde ist von diesem Motor noch einiges zu erhoffen.



Der erste *Ittis*- Motor ist fertig und am Boot montiert



K.Driefert operierte etwas glücklos (Bootschaden durch Treibholz), der Meistertitel ging an einen CSSR- Fahrer, - auf *IWL*- Motor.

Doch bereits in Bad Saarow und Dessau errang K.Driefert Platz1, dem folgten weitere vordere Platzierungen,

wodurch in der DDR- Meisterschaft der Klasse OJ 1967 der 2. Rang erzielt wurde.

Den ersten Sieg mit *Illtis*- Motor erzielte M.Blumenthal in Berlin- Grünau. Die Freude darüber war groß, war die Teilnahme an der Europameisterschaft in Dessau davor noch mit Platz 10 für den gleichen Fahrer ernüchternd gewesen. Offensichtlich konnten die Ausfallursachen von Dessau behoben werden. Das dies keine Eintagsfliege war, untermauerte P.Rosenow beim nächsten Rennen in Schwerin mit dem 2. Sieg eines *Illtis*.



Sieg Nr. 2
mit dem *Illtis*- Motor.

Für einen Motor im ersten
Lebensjahr eine respektable
Leistung!

Motorleistung 45 PS (33,1 kW)

In der DDR- Meisterschaftsendrechnung der Klasse OA 1967 stand auch hier der

2. Platz für M.Blumenthal, P.Rosenow kam auf den 5. Rang.

Den erfolgreichen Saisonabschluss gab es im September in Trest (CSSR) mit einen Sieg in der Klasse OJ durch K.Driefert und einen Doppelsieg in der Klasse OA durch P.Rosenow vor M.Blumenthal.

Es musste aber noch besser werden!

Bereits kurze Zeit nach Abschluss der Saison 1967 begann die Weiterentwicklung der *Illtis*- Motore. Auch entstand im Winterhalbjahr ein 175 cm³ *Illtis* für K.Driefert. Neue Rennboote von der Herzfelder *Bootswerft Danisch* hatten alle drei Stammfahrer erworben, und zwei Neulinge gesellten sich hinzu. Der Ludwigsfelder Uwe Feger, der praktischer Weise als Helfer gleich seinen Vater Kurt mitbrachte, und der Kleinmachnower Gerd- W. Roeder schlossen sich dem MC Ludwigsfelde als Fahrer der Klasse OJ an. Beim Auftaktrennen in Dresden sicherte sich K.Driefert mit dem neuen Motor auch gleich den ersten Saisonsieg. Doch bei den beiden Fahrern in der Klasse OA gab es sorgenvolle Gesichter.

Hierzu im „IMS“:

*Die Klasse OA bis 250 cm³ verspricht, in dieser Saison sehr interessant zu werden. Beckhusen, Bischoff, Rost und Roder mit König- Motoren sowie Rosenow und Blumenthal mit Illtis- Eigenbauten waren nach Trainingsbeobachtungen die Schnellsten.
Im Ludwigsfelder Illtis-Lager haderte man mit dem Schicksal. Das einzige von den IWL- Maschinen verbliebene Teil, das Unterwassergetriebe, zeigte sich den Leistungen nicht mehr gewachsen, so daß nun auch hier noch zur Selbsthilfe gegriffen werden muß. Das schwache IWL-Unterwasserteil war übrigens auch die Ausfallursache bei Beckhusen.*

Den ersten Saisonsieg in der Klasse OA sicherte sich M.Blumenthal bei einer internationalen Veranstaltung in der CSSR. War der Knoten geplatzt?

Zur Weltmeisterschaft in Frankreich entsandte der ADMV keine Fahrer. Man schätzte die Chancen als gering ein und sparte sich die, für eine Fahrt ins kapitalistische Ausland benötigte, harte Währung (Kosten für Kraftstoffe der Transportfahrzeuge, Übernachtung, Tagegeld und Startgebühren).

Alles was zu holen war, holte man beim nächsten Meisterschaftslauf in Kriebstein. K.Driefert siegte in der Klasse OJ und P.Rosenow und M.Blumenthal machten sogar einen Doppelsieg in der Klasse OA perfekt. Auch in Grünau siegten K.Driefert und P.Rosenow und so stand dort bereits fest:



| | | |
|---|-------------|---------------------------|
| Deutscher Meister der DDR 1968 in der Klasse OJ | K. Driefert | mit <i>Illtis</i> - Motor |
| Deutscher Meister der DDR 1968 in der Klasse OA | P. Rosenow | mit <i>Illtis</i> - Motor |



| | |
|-----|--------------------|
| 199 | Klaus Driefert |
| 200 | Peter Rosenow |
| 201 | Manfred Blumenthal |

Das letzte Rennen in der DDR auf dem Filzteich bei Schneeberg brachte dann noch einmal Siege für K.Driefert und M.Blumenthal.

Offenbar hatten die Verantwortlichen im ADMV sich für die Ende September in Italien ausgetragene Europameisterschaft gute Platzierungen ausgerechnet und entsandten vier Fahrer, darunter die beiden Ludwigsfelder P.Rosenow und M.Blumenthal.

Wie sportpolitische Entscheidungen sich auch dabei auswirken, ist nachfolgend beschrieben. Im August 1968 sind bekanntlich Truppen des Warschauer Paktes in die CSSR einmarschiert und haben den „Prager Frühling“ beendet. In der CSSR- Bevölkerung kam eine schlechte Stimmung auch gegen die indirekt beteiligte DDR und ihre Menschen auf. Dennoch mussten die Motorbootsportler den Weg über die CSSR nehmen, während die zur gleichen Zeit nach Italien zu den Six Days reisenden Motorradfahrer von *MZ* Zschopau und *Simson* Suhl über die BRD reisen durften. Das so etwas die Bootfahrer nervlich zusätzlich belastete, ist wohl verständlich.

Am Start in Mailand 23 Fahrer, davon 21 mit *König*- Motor und eben die 2 *Ittis*- Eigenbauten aus Ludwigsfelde.

Und dann die Überraschung.

P. Rosenow siegte in allen vier Läufen und wird mit Maximalpunktzahl Europameister der Klasse OA.

Auch hierzu ein Auszug aus dem Bericht im „IMS“:

1966 mußten wir anlässlich der Weltmeisterschaft dieser Klasse folgendes Resümee ziehen; „Wir organisieren in unserer Republik hervorragende Regatten von Weltniveau.....doch DDR-Sportler, die das Herz und den Nerv haben, in der Viertelliterklasse beim Kampf der Weltbesten mitzuwirken, müssen zuschauen, weil sie zur Zeit nicht das Material haben, um mitzuhalten....“

Und ein Jahr später, 1967, stand im ILLUSTRIRTEN MOTORSPORT über die Grünauer Regatta dieser Abschnitt:

„Das erfreulichste jedoch: Am Horizont der Klasse A ist ein rosaroter Hoffnungsschimmer aufgetaucht. Peter Rosenow und Manfred Blumenthal haben bekanntlich in mühevoller Arbeit eine neue Zweizylinder- Drehschieber- Maschine entwickelt. Wie schnell ihre „Ittis“- Motoren bereits jetzt sind, demonstrierten sie in Grünau nachdrücklich. Fahrerisch gehören die beiden Ludwigsfelder zu den Besten unserer Besten. Wenn nicht alles trügt, könnte aus dem Hoffnungsschimmer eine Morgenröte werden. Schön wär's, wenn wir vielleicht bereits in der kommenden Saison in dieser Klasse wieder im Orchester der Weltelite mitspielen können“.

Um in der Sprache des Verfassers dieser Zeilen weiterzureden: Die kommende Saison brachte keine Morgenröte, sie brachte einen Sonnenaufgang. Und im Orchester der Weltelite wurde nicht mitgespielt, Peter Rosenow dirigierte es!

Interessant in diesem Zusammenhang ein Beitrag in der Zeitschrift des Deutschen Motor- Yacht-Verbandes (BRD):

„Europameister wurde, um es vorweg zu nehmen, der Ostberliner Peter Rosenow, und zwar verdient. Er fuhr den IWL- Motor, einen Zweitakt- Zweizylinder, der seit einer Reihe von Jahren in der Ostzone bzw. in Ostberlin entwickelt und gebaut wird. Er scheint jetzt fit zu sein.Der zweite IWL- Motor, von Manfred Blumenthal gefahren, wollte dagegen nicht so recht. Beide Motoren sind genau gleich, werden von den gleichen Leuten montiert und fertiggemacht. Einmal wieder ein Beweis dafür, daß man hinter das letzte Geheimnis solcher Motoren noch nicht gekommen ist.

Es stellt sich somit die Frage: - wo liegt Ludwigsfelde?

So endete die bisher erfolgreichste Saison für den Ludwigsfelder Motorsport mit einem Paukenschlag.

Wegen des bereits genannten Einmarsches der Truppen in die CSSR musste die Europameisterschaft der Klasse OJ 1968 abgesagt werden.



Abziehbild für Sturzhelm, Kraftstoffkanister usw.

11. Die Last der Erfolge

Nach den Vorjahreserfolgen war auch für die Saison 1969 einiges zu erwarten. Aber die ersten Veranstaltungen zeigten unbefriedigende Ergebnisse mit den 250 cm³- Motoren. Lediglich der 175 cm³- Motor lief von Anfang an wie erwartet. Fieberhafte Fehlersuche begann, aber es gab keine sichere Fehleranalyse.

Erster Tiefpunkt war die Weltmeisterschaft der Klasse OA in der CSSR. Nach dem Training gab M.Blumenthal die Nominierung an den Verband zurück, - der Ersatzfahrer konnte dadurch starten -, und für P.Rosenow lief im Rennen auch nichts. Ein schwacher Trost, dass der Titel von dem langjährigen harten Konkurrenten Beckhusen (*König*- Motor) gewonnen werden konnte. Bei der Europameisterschaft der gleichen Klasse in Schweden auch keine vorderen Plätze. Erst sehr spät konnte die Ursache ermittelt werden. Poröser Guss an den im Winter neu gefertigten Zylindergehäusen lies, temperaturabhängig, geringe Wassermengen in den Verbrennungsraum eintreten. Eine Saison zum abhaken.

Anders in der Klasse OJ. Der *Illtis* von K. Driefert lief wie ein Uhrwerk. Er gewann fast alle nationalen und internationalen Rennen an denen er teilnahm, Höhepunkt war der

Gewinn der Europameisterschaft der Klasse OJ im September in Schneeberg.

Auch U.Feger erreichte vordere Plätze bei nationalen und internationalen Veranstaltungen in dieser Klasse mit seinem IWL- Motor der Ausführung *RM 175/2*.

Der DDR- Meisterschaftsendstand 1969:

| | |
|------------------|----------------------|
| Klasse OJ | 1. K.Driefert |
| | 2. U.Feger |
| Klasse OA | 2. P.Rosenow |
| | 3. M.Blumenthal |

Auf ein Neues konnte nur die Devise für das Ludwigsfelder Team im Jahre 1970 sein. Mit Siegen in den Klassen OJ (Driefert) und OA (Rosenow) beim Auftaktrennen in Magdeburg begann die Saison gut. P.Rosenow siegt auch in Budapest, dort sogar vor allen gemeinsam gestarteten 350 cm³- Motoren. So gewappnet fahren drei Fahrer (Beckhusen, Rosenow, Blumenthal) zur Weltmeisterschaft der Klasse OA nach Frankreich. Auch hier hat P.Rosenow die Nase vorn und gewinnt vor Beckhusen, M.Blumenthal wird Vierter.

P.Rosenow holt also 1970 den ersten Weltmeistertitel im Motorbootsport nach Ludwigsfelde!

Für K.Driefert, der die Siege in der Klasse OJ fast serienweise einfährt, geht es im August in der CSSR um die Titelverteidigung des Europameisters. Sie gelingt problemlos. Der ebenfalls nominierte U.Feger wird Siebenter.

K. Driefert ist wieder Europameister und holt damit den zweiten internationalen Titel der Saison für das *Illtis*- Team.

Den erfolgreichen Europameisterschaftstagen runden im Rahmenprogramm P.Rosenow mit dem Sieg in der Klasse OA und M.Blumenthal mit einem Sieg in der Klasse OB für das *Illtis*- Team ab. Erste Tastversuche in der Klasse OB, bis 350 cm³, mit einer auf 251 cm³ aufgebohrten *Illtis*- Maschine sollten weitere Aufschlüsse über die Wettbewerbsfähigkeit in dieser Klasse geben. Auch die beiden Clubfahrer U.Feger und G.-W.Roeder (beide mit *IWL*- Motor, letzterer mit einem OA-Motor in der Klasse OB startend) erreichten mehrfach vordere Plätze und rundeten das positive Saisonergebnis ab.

Der DDR- Meisterschaftsendstand 1970:

| | |
|------------------|----------------------|
| Klasse OJ | 1. K.Driefert |
| Klasse OA | 2. P.Rosenow |
| | 3. M.Blumenthal |
| Klasse OB | 3. Gerd-W.Roeder |

Die Erwartungen der Ludwigsfelder Aktiven und des Umfeldes für die Saison 1971 waren hoch. Aber schon einmal, wie bereits genannt von 1968 zu 1969, kam nach dem Hoch ein Tief. Allerdings hatte man in der Klasse OJ eine sichere Bank in der Hinterhand, K.Driefert und seine 175 cm³ *Ittis*- Maschine. P.Rosenow sollte die 250 cm³ Klasse (OA) sichern und M.Blumenthal mit einer auf 312 cm³ aufgebohrten *Ittis*- Maschine in der Klasse OB bis 350 cm³ Standvermögen und internationale Wettbewerbsfähigkeit prüfen. Man wusste, dass dies risikobehaftet war. Der Kurbeltrieb der *Ittis*- Motore war für 250 cm³ ausgelegt. In der 175 cm³ Maschine war er eine ganz sichere Bank, aber bei den größeren Kolbenmassen und der zu erwartenden Leistung des OB- Motors könnten Motorgehäuse und Kurbeltrieb eine Schwachstelle werden. Der Saisonauftakt in Dresden verlief dann auch gemischt. K.Driefert gewann zwar die Klasse OJ und G. Roeder überraschend die OB mit einem älteren 250 cm³ *Ittis*, aber in der OA lief es bei beiden Fahrern nicht nach Wunsch. Doch bereits eine Veranstaltung später, in Goyatz, siegten K.Driefert (OJ), M.Blumenthal (OA) und G.Roeder (OB). Die folgende Veranstaltung in der CSSR brachte dann einen Doppelerfolg durch M.Blumenthal vor P.Rosenow in der Klasse OA. Anfang Juli fand die Europameisterschaft der Klasse OA in Frankreich statt. Mit 36 Fahrern aus 9 Ländern bewarben sich so viele Fahrer um den Titel, wie nie zuvor. Mit Rosenow, Blumenthal und Beckhusen entsandte der ADMV 3 Anwärter auf den Titel. Bei M. Blumenthal zerbarst, in Führung liegend, eine Kugel des Kurbelwellen- Hauptlagers. Eine Reparatur war auf Grund der Folgeschäden nicht möglich, - das bedeutete das Aus. Aber die Ludwigsfelder hatten ja noch ein As im Ärmel, und das stach.

P. Rosenow wurde überlegen Europameister 1971.

Wenig Zeit blieb bis zur Anfang August in Schweden stattfindenden Weltmeisterschaft der gleichen Klasse, für die auch die gleichen Fahrer nominiert waren wie in Frankreich. Wellengang und starker Wind verhinderten die volle Ausnutzung der Motorleistung der *Ittisse*. So gewann ein Fahrer der BRD, der mit einem Boot anderer Bauart, Propriider genannt, mit den Wetterbedingungen besser zu Recht kam. Trotzdem kamen die Ludwigsfelder nicht geknickt nach Hause, denn

mit dem Vize- Weltmeister 1971 durch M.Blumenthal
und dem dritten Platz durch P.Rosenow

brauchte man sich nicht verstecken.



Auch diesmal war die Zeit kurz bis zur nächsten Veranstaltung, der Europameisterschaft der Klasse OJ in Bad Saarow. K.Driefert hatte sich gewissenhaft auf die Titelverteidigung vorbereitet, und sie gelang. Überlegen und mit Idealpunktzahl wurde zum dritten Mal in Folge, einem HAT- TRICK also,

K.Driefert Europameister der Klasse OJ 1971.

Mit Siegen im Rahmenprogramm, stets auch Läufe zur DDR- Meisterschaft, von P.Rosenow in der Klasse OA und M.Blumenthal in OB hatten sich die Ludwigsfelder alles geholt, was zu holen war.



„Abgesahnt“.

In den Bootsklassen, in denen sie antraten, holten sich die Ludwigsfelder alles, was es an diesem Tag zu gewinnen gab, auf ihren Tisch.

K.Driefert Europameister der Klasse OJ,

P.Rosenow den Wanderpokal der Klasse OA,

M.Blumenthal den Sieg in der Klasse OB,

da lässt sich gut feiern!

Der Sieg in Bad Saarow war für M.Blumenthal gleichzeitig die erstmalige „Fahrkarte“ zur Weltmeisterschaft der Klasse OB in Budapest Mitte September. Auch G.Roeder erhielt die Nominierung. In Budapest wieder ein auserlesenes Feld mit 27 Startern aus 10 Ländern (hier zur Information einmal genannt: Ungarn, CSSR, DDR, Jugoslawien, Polen, Belgien, BRD, Italien, Österreich, Schweiz, - wobei Belgier und Schweizer mit japanischen Motoren antraten).

Im Training stürzte G.Roeder und musste vorübergehend ins Krankenhaus. Auf sich allein gestellt wurde

M.Blumenthal Dritter der Weltmeisterschaft 1971 der Klasse OB

und das beim erst dritten Rennen mit den 312 cm³ *Ittis- Motor*.

Der DDR- Meisterschaftsendstand 1971:

| | |
|-----------|-----------------|
| Klasse OJ | 1. K.Driefert |
| | 4. U.Feger |
| Klasse OA | 1. P.Rosenow |
| | 5. M.Blumenthal |
| Klasse OB | 3. M.Blumenthal |
| | 4. G.Roeder |

Der *Ittis- Motor* für die Klasse OB (Stand 1971)
Technische Daten:

| | |
|----------|---------------------|
| Hubraum | 312 cm ³ |
| Hub | 54 mm |
| Bohrung | 60,5 mm |
| Leistung | 72 PS (53 kW) |
| Drehzahl | 10 500 1/min |

Diese Erfolge im Jahr 1972 verteidigen, - oder noch einen drauf setzen? -, wird schwer. Dessen waren sich alle bewusst. Also wartete nach Saisonschluss wieder ein hartes Stück Arbeit auf das *Ittis- Team* und dessen Umfeld.

Als „Warnschuss vor den Bug“ betrachtete G.Roeder seinen Sturz in Budapest und beendete seine sportlichen Aktivitäten.

12. „Brandtopfer“

Diese Überschrift ist kein Schreibfehler, sie bezieht sich auf Willy Brandt, den im Jahre 1972 amtierenden Bundeskanzler der Bundesrepublik Deutschland. Mit der neuen Ostpolitik der BRD (dokumentiert im 1973 unterzeichneten Grundlagenvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik) entfiel der Alleinvertretungsanspruch der BRD. Die DDR wurde als selbständiger, souveräner Staat anerkannt. Für die DDR-Politiker, allen voran das Zentralkomitee der SED (der Staatspartei), war es nun nicht mehr erforderlich mit Flagge und Hymne bei möglichst vielen Veranstaltungen im Ausland präsent zu sein.

So entschloss man sich, nach dem Motto

„der Mohr hat seine Schuldigkeit getan, nun kann er gehen“

mehrere Sportarten vom internationalen Geschehen abzukoppeln. Dies waren u.a. auch erfolgreiche olympische Disziplinen, wie Springreiten, Wasserball, Wildwasser-Kanu, Hockey und Eishockey. Dazu, für die Ludwigsfelder von besonderer Bedeutung, die Einschränkungen für den gesamten Motorsport.

Dies alles war den Ludwigsfelder Sportfreunden allerdings noch nicht bekannt, als mit Datum vom 11.04.1972 alle in der Nationalmannschaft der DDR eingesetzten Sportler ein Schreiben des Generalsekretariats des ADMV mit folgendem Wortlaut bekamen:

Sehr geehrter Sportfreund

Am 21. April 1972 wird um 17.00 Uhr in den Räumen des Generalsekretariats des ADMV der DDR, 108 Berlin, Charlottenstr. 60, der Beschluß des Präsidiums erläutert, wonach ab 1972 nicht mehr an Welt- und Europameisterschaften teilgenommen wird und auch keine Welt- und Europameisterschaften mehr in die DDR übernommen werden.

Ich lade Sie zu dieser Beratung herzlich ein und wünsche eine gute Anfahrt

Der Generalsekretär

Das war ein Hammer. Aber ein unabwendbares Ereignis. Ironisch auch noch Beratung genannt.

Die Krisensitzung im Ludwigsfelder Team endete mit dem Entschluss:

wir machen weiter,

denn der Beschluss war vorerst bis 1976 befristet.

Allerdings war es nicht sicher, ob der Sponsor, die IFA Automobilwerke Ludwigsfelde, unter diesen Bedingungen die 1966 vereinbarte finanzielle Unterstützung weiterhin gewährleistet und ob die Motivation der Beteiligten noch ausreichend vorhanden ist.

So startete das Team in eine Saison 1972 voller Zweifel und Ungewissheit, aber in der Hoffnung, es wird sich auch bald wieder ändern.

Einen schwierigen Saisonanlauf mit der Technik hatte das *Itis- Team* schon mehrmals gehabt. So auch diesmal, mit Ausnahme der Maschine von K.Driefert in der Klasse OJ. Aber auch im weiteren Saisonverlauf wurden keine Bäume ausgerissen und in den Klassen OA und OB gab es nur wenige Siege. K.Driefert war bei den Meisterschaftsläufen derartig auf Sieg programmiert, das die Berichterstatter es extra erwähnten, wenn er mal einen Lauf nicht gewann.

Bei P.Rosenow und M.Blumenthal fehlte wohl doch schon die erforderliche Motivation um die letzten Reserven, insbesondere bei der stets notwendigen Motor-Weiterentwicklung, zu mobilisieren.

Der DDR- Meisterschaftsendstand 1972:

| | |
|-----------|-----------------|
| Klasse OJ | 1. K.Driefert |
| Klasse OA | 2. P.Rosenow |
| Klasse OB | 2. M.Blumenthal |

Eigentlich wollte man das Winterhalbjahr zu einer schöpferischen Pause nutzen. Doch für die Klasse OB sollte der Motor echte 348cm³ bekommen. Dazu waren ein neuer Kurbeltrieb und Motorgehäuseänderungen erforderlich. Als neues Clubmitglied kam Siegfried Alpermann, ein sehr erfolgreicher Speedway- Fahrer, hinzu. Er startete in der Klasse OA mit einem *Itis- Motor*.

Die Saison ähnelte der vorhergegangenen. K.Driefert äußerst erfolgreich, P.Rosenow zeitweise, aber völlig erfolglos M.Blumenthal in der Klasse OB. Der geänderte Motor offenbarte Schwächen an allen Bauteilen. Kolben, Kurbelwelle, Unterwasserteil, Kurbelgehäuse, alles hatte Schwachstellen. War der Zweizylinder am Ende? In dieser Klasse fuhrten sonst nur Vierzylinder. Aber unter den gegebenen Umständen noch einen völlig neuen Motor konstruieren?

Bei einem der wenigen Auslandstarts in die CSSR gewannen Driefert und Rosenow ihre Klassen, aber der Motorwasserrennsport war in den Medien doch schon recht unbedeutend geworden.

Der DDR- Meisterschaftsstand 1973:

| | |
|-----------|---------------|
| Klasse OJ | 1. Driefert |
| Klasse OA | 2. Rosenow |
| | 4. Alpermann |
| Klasse OB | 4. Feger |
| | 8. Blumenthal |

Auch für 1974 zeichnete sich keine Änderung in den sportpolitischen Entscheidungen ab. Im Gegenteil, in einen „Entwurf: EntschlieÙung zum 4. Verbandstag des ADMV der DDR“ heißt es:
.....werden Nationalkader berufen, aus denen Auswahlmannschaften gebildet werden, die den ADMV der DDR bei Freundschafts- und Pokalkämpfen mit den Motorsportlern der sozialistischen Länder würdig vertreten.

In der Aufzählung der Sportarten, in denen diese Nationalkader berufen werden, fehlte der Motorwasserrennsport!

Auf Anfrage des Ludwigsfelder Rennteams antwortete in einer Beratung in Berlin am 21. März 1974 der ADMV- Verantwortliche, dass z.Z. in keinem sozialistischen Land ein solcher Wettkampf für den Motorbootrennsport ausgeschrieben ist.

Das war sogar glaubwürdig, denn aus allen anderen Ostblockstaaten nahmen die Bootrennfahrer weiter an Welt- und Europameisterschaften teil. Der 1964 schon einmal gestartete *Pokal der sozialistischen Länder* war wieder eingeschlafen.

So die Situation vor der Saison 1974.

Die Ludwigsfelder konzentrierten sich auf die DDR- Meisterschaft und stellten auch noch anderen Sportlern Motoren zur Verfügung, um ausreichende Starterfelder zu gewährleisten. Nichts wäre in dieser Lage schlimmer gewesen als kleine Starterfelder, langweilige Rennen und Publikumsschwund. Wie schon erwähnt, hatte das Medieninteresse stark nachgelassen, seit keine bedeutenden internationalen Veranstaltungen in der DDR mehr stattfanden und auch keine Teilnahme an solchen Veranstaltungen im Ausland möglich war.

Für eine weitere Unterstützung durch Sponsoren und die staatlichen Organe war aber Medienpräsenz ausschlaggebend.

Beim Auftaktrennen auf dem Schwielochsee stellten sich gleich Erfolge ein. Auch B.eckhusen startete in dieser Saison mit *Illtis- Motor* in der Klasse OA und U.Feger weiter mit dem sicheren, allerdings nicht ganz so schnellen, 312 cm³ *Illtis- Motor* in der Klasse OB.

Es siegten in den Klassen –OJ : K.Driefert, -OA: P.Rosenow vor B.Beckhusen und S.Alpermann und –OB: U.Feger vor M.Blumenthal.

Das alles nicht mehr so ernst genommen wurde beweist der Start von M.Blumenthal in der Klasse OJ mit einem von K. Driefert abgelegten Motor beim Rennen in Frankfurt/Oder. Für die Klasse OB war kein Unterwasserteil vorrätig, das bisher verwendete hatte Zahnbruch. Die angefertigten Ersatzteile hatten den Durchlauf in der Härtereie noch nicht beendet. Also eine Pause. Deshalb mal dieses Zwischenspiel in der Klasse OJ. So kam nachfolgend genanntes Ergebnis zu Stande; in der Klasse OJ siegte K. Driefert vor M.Blumenthal und in der Klasse OA siegte P.Rosenow vor S.Alpermann. Die beiden letztgenannten gewannen in gleicher Reihenfolge auch ein Rennen in Poznan (Polen), dort allerdings bei guter internationaler Konkurrenz.

Den Höhepunkt bildete das letzte Rennen der Saison in Brno (CSSR). In allen Klassen waren die internationalen Titelträger des Jahres 1974 am Start, auf welche die nun seit Jahren „abstinente fahrenden“, - weil für diese Titelkämpfe mit dem Verbot der Teilnahme belasteten -, DDR- Fahrer trafen.

Bei rauen Witterungsbedingungen siegten die Ludwigsfelder in allen von ihnen beschickten Klassen. K.Driefert in OJ, P.Rosenow in OA und M.Blumenthal in OB.

Man war also noch wettbewerbsfähig, aber lohnte sich der Aufwand dafür noch?

Der DDR- Meisterschaftsendstand 1974:

| | |
|-----------|-----------------|
| Klasse OJ | 1. K.Driefert |
| Klasse OA | 1. P.Rosenow |
| | 4. S.Alpermann |
| Klasse OB | 2. U.Feger |
| | 3. M.Blumenthal |

Zum Saisonende zog P.Rosenow die Konsequenz aus dem Verhältnis zeitlicher und finanzieller Aufwand zu sportlichem Nutzen und hing seine Schwimmweste an den berühmten Nagel. Die gleiche Entscheidung trafen die beiden Helfer K.Leopold und K.-H.Reichert. Auch sie legten nach neun aufopferungsvollen Jahren das Rennwerkzeug beiseite.

13. Reduziert

Die Situation zum Saisonstart 1975 hatte sich wenig verändert. Als Helfer kam Joachim Krüning bei K.Driefert hinzu und P.Rosenow wirkte als Helfer bei M.Blumenthal. Enttäuschend gering das Teilnehmerfeld in der einstmals so stark besetzten Klasse OA. Aber immer wieder gibt es Überraschungen. So hatte der Zschorlauer D.Zimpel, bekannt vom Motorradrennsport und als Rennleiter der Filzteichrennen im Motorbootsport, eine Zweizylinder- Maschine der Klasse OJ über Winter fertiggestellt und beim Auftaktrennen auf dem Schwielochsee an den Start gebracht. Konkurrenz für K.Driefert?

M.Blumenthal wollte in dieser Saison noch einmal einen Angriff auf den bisher noch nicht erreichten Meistertitel starten und hatte den Motor für die Klasse OB überarbeitet.

Der Auftakt verlief vielversprechend. K.Driefert gewann die Klasse OJ und M.Blumenthal die Klasse OB. Mit dieser Ausgangslage ging es nach Dresden, doch dort veränderte sich die Situation für das *Ittis- Team* nochmals. Im Training überfuhr M.Blumenthal mit ca. 130 km/h ein nicht sichtbares Stück Treibholz. Die Folge ein Sturz, das Boot Totalschaden. Dazu nicht gefährliche, aber langwierige Knie-, Hals- und Wirbelsäulenverletzungen. Die Saison war gelaufen.

In der Klasse OB musste nun U.Feger die „Kastanien aus dem Feuer holen“.

Bei den weiteren Rennen erwies sich die Zimpel'sche 175 cm³ Maschine als eine harte Konkurrenz für K.Driefert. Davon zeugt auch sein erster Frühstart bei einer Regatta in Bad Saarow und der Ausspruch: „jetzt muss ich am Motor etwas tun“.

Allerdings sah auch K.Driefert alles etwas lockerer, wie ein in die Saison eingeschobener Urlaub beweist. Für den Meistertitel reichten auch die verbliebenen Rennen.

Das Ludwigsfelder Team errang insgesamt 12 Platzierungen unter die ersten drei.

Der DDR- Meisterschaftsendstand 1975:

| | |
|-----------|----------------|
| Klasse OJ | 1. K.Driefert |
| Klasse OA | 4. S.Alpermann |
| Klasse OB | 2. U.Feger |

M.Blumenthal teilte im August dem Verband seinen Rücktritt vom aktiven Sport mit. Eine Passage dieses Schreibens ist bezeichnend für die sportliche Situation:

.....Nicht unerwähnt möchte ich lassen, daß dieser Entschluß mir wesentlich schwerer gefallen wäre könnten wir Motorbootsportler auch heute noch an internationalen Titelkämpfen teilnehmen. Unter derartigen Bedingungen hätte ich mich sicher für ein Pausieren entschieden.

Eine Neuerung trat 1976 in Kraft. Die Sportverbände der sozialistischen Staaten hatten sich nun auch im Motorbootrennsport auf einen *Pokal der sozialistischen Länder*, eine Art Ost- Europa-Mannschaftsmeisterschaft, geeinigt. Vermutlich sogar auf Drängen der DDR.

Der Pokal war ausgeschrieben für die Klassen OA, OB, OC und Sportboote bis 500 cm³. Startberechtigt sind für jede Nation zwei Fahrer je Klasse.

Die erreichte Punktzahl aller Fahrer einer Nation in den einzelnen Klassen wird gewertet, wobei die Klasse als Streichresultat gilt, in der die geringste Punktzahl erzielt wurde.

Für die DDR bedeutete der Wertungsmodus alle Punkte mit den Rennbootklassen zu erreichen, da eine Sportbootklasse in der DDR nicht existent war.

Gleich das erste Rennen des Jahres 1976 in Bad Saarow war dieser Pokal. Den eroberten die Fahrer aus der CSSR. In der Klasse OB startete auch U.Feger, allerdings im nationalen Rahmen, und belegte Platz 4.

In den Rennen zur DDR- Meisterschaft und auch bei den wenigen internationalen Veranstaltungen zeigten sich die *Illtisse* immer noch bissig. Allerdings hatte K.Driefert in der Klasse OJ mit dem Fahrer und Motorenbauer D.Zimpel Konkurrenz erhalten, die an seinen Abonnementstatus rüttelte und ihn auch schon mal auf den zweiten Platz verwies.

Bei einer internationalen Veranstaltung in Brno (CSSR) kam in der Klasse OJ K.Driefert in seinem 90. Rennen zu seinen 63. Sieg!

Äußerst souverän trat in dieser Saison S.Alpermann in der Klasse OA auf. Er gewann fast alle Läufe zur DDR- Meisterschaft gegen harte nationale Konkurrenz. Leider fehlte in dieser Klasse etwas die Breite. U.Feger gewann noch ein Rennen der Klasse OB in der CSSR, war aber bei den anderen Veranstaltungen nicht vom Glück begünstigt.

Dennoch eine gute Saisonbilanz für das Team mit 10 Platzierungen unter die ersten drei und den Gewinn der Meisterschaft in 2 Klassen, noch immer mit den *Illtis- Motoren*.

Der DDR- Meisterschaftsendstand 1976:

| | |
|-----------|----------------|
| Klasse OJ | 1. K.Driefert |
| Klasse OA | 1. S.Alpermann |

14. Umstieg

Zu Saisonbeginn 1977 war eine wesentliche Veränderung im Ludwigsfelder Team zu verzeichnen. K.Driefert hatte sich entschlossen die Klasse OJ zu verlassen. Diese wurde international immer bedeutungsloser. Nur in der CSSR gab es noch größere Starterfelder.

Über Winter hatte er mit G.Benisch, der dem Motorbootrennsport über all die Jahre in der *Technischen Kommission* des ADMV verbunden blieb, einen 250 cm³ Dreizylinder- Zweitakt- Drehschiebermotor konstruiert und mit seinen Helfern und dem noch immer geltenden Sponsoring der IFA Automobilwerke fertiggestellt. Die Dreizylindervariante versprach hohe Standfestigkeit bei hohen Drehzahlen, und hohe Drehzahlen waren erforderlich für hohe Leistungen. Denn auch in dieser Klasse hatte K.Driefert mit Konkurrenz aus dem Hause Zimpel zu rechnen. Ein dem *Illtis-* Motor stark ähnelnder Zweizylinder OA- Motor des Motorenbauers Zimpel stand zu Saisonbeginn für B.Beckhusen zur Verfügung.

Gleich bei der ersten Veranstaltung, dem *Pokal der sozialistischen Länder* in Polen, bestand der Motor von K.Driefert mit Platz 4 seine Feuertaufe. Er trug damit auch zum Pokalgewinn der DDR bei. Der Motor lief die ganze Saison zuverlässig, musste allerdings oftmals die Überlegenheit des Beckhusen- Gespanns anerkennen. Unzufrieden mit seinen Ergebnissen war Vorjahresmeister S.Alpermann, der nur selten Vorderplätze belegte. Auch bei U.Feger blieb es bei einigen, wenigen Platzierungen unter die ersten drei.

Den ersten Sieg mit dem neuen Motor errang K.Driefert in Brno (Jedovnice), ein für die Ludwigsfelder offenbar angenehmer, weil erfolgreicher, Kurs. Dem folgte auch prompt der zweite Sieg auf dem Salbker See beim DDR- Meisterschaftslauf. Alles im allem eine gelungene Motorenpremiere. Insgesamt errangen die Ludwigsfelder in dieser Saison bei nationalen und internationalen Rennen 12 Platzierungen unter die ersten drei.

Der DDR- Meisterschaftsendstand 1977:

| | |
|-----------|---------------|
| Klasse OA | 2. K.Driefert |
|-----------|---------------|

Neue Saison, neue Herausforderungen, - neues Glück? Im Jahr 1978 fehlte S.Alpermann. Auch er hatte „die Schwimmeste ausgezogen“. K.Driefert entschloss sich, mit einem neuen Boot die Saison zu bestreiten. Das bisher im knien gefahrene Dreipunktboot vertauschte er mit einem liegend zu fahrenden Propriider. So recht zufrieden war er mit den Saisonergebnissen allerdings nicht. Überraschend zu welchen Ergebnissen U.Feger in der Klasse OB mit dem alten *Itis*- Motor kam. Es reichte zwar nie zu einem Sieg, aber mehrere 2. Plätze konnten sich sehen lassen. Immerhin kamen am Saisonende noch 7 Platzierungen unter die ersten drei zu Stande.

Der DDR- Meisterschaftsendstand 1978:

Klasse OA: 3. K.Driefert
Klasse OB: 2. U.Feger

Es wird bereits das Jahr 1979 geschrieben und von einer Aufhebung der vorerst bis 1976 befristeten Sperre betreff Teilnahme an internationalen Meisterschaften ist immer noch nichts zu hören.

Erstaunlich, mit welchem Einsatz der Sport dennoch weiter betrieben wird.

K.Driefert wollte sich in dieser Saison auch in der Klasse OB versuchen und hatte auch dafür eine weitere Dreizylinder- Maschine vorbereitet.

Neu ins Team kam Dietmar Einhorn, ein LKW- Versuchsfahrer, der in der Klasse OA mit einem alten *Itis* erste Lorbeeren ernten wollte. Das gelang auch gleich beim ersten Rennen in Dresden mit einem 3. Platz, wobei U.Feger in der Klasse OB sich sogar einen Tagessieg sicherte.

Ebenfalls neu dabei, Wolfgang Czerniewski. Er sollte K.Driefert in der Klasse OB mit einem Dreizylinder- Motor hilfreich zur Seite stehen.

Da K.Driefert zu Saisonbeginn in der Klasse OA startete, später in die Klasse OB wechselte und in Bad Saarow nach einen Trainingssturz einpacken und pausieren musste, konnte er sich in dieser Saison erstmalig keine Meisterschaftsplakette abholen.

Mit 8 Platzierungen unter die ersten drei hatte das kleine Häuflein 1979 doch noch ansprechende Ergebnisse erzielt.

Der DDR- Meisterschaftsendstand 1979:

Klasse OB: 3. U.Feger

15. Die achtziger Jahre

Auch das neue Jahrzehnt beginnt ohne tiefgreifende sportpolitische Änderungen. Noch immer „schmoren“ die DDR- Bootrennfahrer „im eigenen Saft“. Dennoch verwunderlich, das bei den wenigen Gelegenheiten im Ostblock, bei denen die DDR- Fahrer auf die internationalen Titelträger treffen, Siege herauspringen. Dies trifft insbesondere auf Beckhusen in der Klasse OB und Danisch in der Klasse OC zu. Die Konkurrenz um die vorderen Plätze ist also auch national sehr stark.

Mit dem Ludwigsfelder Klaus Berg kam ein Fahrer der OSC- Klasse (Außenbord- Sportboote) zum Einsatz. Er hatte sich im Winterhalbjahr mühevoll einen Bootskörper selbst gebaut und einen Serienmotor sowjetischer Produktion beschafft. Dieses Gespann zu optimieren war die Herausforderung der kommenden Saison für ihn.

Nun hatte auch U. Feger seine Rennfahrerei beendet und K.Driefert, ab dieser Saison mit Bernd Hartmann als Helfer, konzentriert sich auf die Klasse OB. Startete aber auch mal in der OA. Doch für Siege reichte es leider nicht.

So steht in der Berichterstattung des „IMS“ vom Rennen der Klasse OB auf dem Körbaer See:

Auf Platz 3 dieser Klasse landete einmal mehr der unverwüstliche Klaus Driefert, dem wir für sein ständiges Bemühen endlich einmal einen Sieg wünschten.

Der DDR- Meisterschaftsendstand 1980:

Klasse OB 3. K. Driefert

Zu Saisonbeginn 1981 hatte sich mit Jürgen Heitzmann ein weiterer Fahrer für die Klasse OA beim MC Ludwigsfelde angemeldet. Er hatte das Renngespann von S.Alpermann übernommen.

Auch für diese Saison stellte der Sponsor, IFA Automobilwerke Ludwigsfelde, wieder finanzielle Unterstützung bereit. Immerhin hatte von der Werkleitung, die 1965 die erste Zusage gegeben hatte, der Werkleiter dreimal einen anderen Namen. Aber mit Geschick handelte M.Blumenthal, noch immer in der Leitung des MC IFA Ludwigsfelde für die Sektion Motorwasserrennsport ehrenamtlich tätig, jedes Jahr dieses Sponsoring aus.

Den Saisonauftakt in Dresden schloss W.Czerniewski auch gleich mit einem 3. Platz ab. Erstaunlich noch immer die Begeisterungsfähigkeit des Publikums, obwohl die Veranstalter nicht mit Welt- oder Europameistern aus Reihen der DDR- Sportler werben konnten. 30 000 Zuschauer zählte Dresden! Bei den nächsten Rennen lief nicht viel zusammen. Erst Ende August in Grünau hatten sich K.Driefert mit einem 2. Platz und J.Heitzmann mit Platz 4 wieder in Szene gesetzt. Die Saison neigte sich langsam dem Ende, als auf der Talsperre Pöhl K.Driefert seinen längst fälligen und verdienten Sieg in der Klasse OB einfuhr, den W.Czerniewski mit einem 3. Platz abrundete.

Aber beim Saisonabschluss Anfang Oktober auf dem Salbker See gab es eine Überraschung. Ein Rennen voller turbulenter Szenen und überraschender Ergebnisse endete in mit einem Sieg von D.Einhorn in der Klasse OA mit *Itis*-Motor. Dazu der „IMS“:

Man höre und staune. Tagessieger wurde D. Einhorn, der davon wahrscheinlich vorher nicht einmal zu träumen wagte.

Die Überraschungen sind eben das Schöne an Rennveranstaltungen.

Der DDR- Meisterschaftsendstand 1981:

Klasse OB 3. K.Driefert

Für 1982 waren wiederum keine Veränderungen betreff der Teilnahme an internationalen Veranstaltungen zu erwarten. Laut Veranstaltungsplan des ADMV hatten 3 Rennveranstalter in der DDR das Recht, ausländische Gäste einzuladen. Aber die nachfolgend zitierte Einschränkung sagt alles:

Einladungsrennen für Fahrer der sozialistischen Länder.

Wobei diese keine zweitklassigen Leute waren, hatten doch in den letzten Jahren Fahrer aus Bulgarien, Polen, Ungarn und der Sowjetunion zahlreiche internationale Titel erkämpft. Diese Leistungsstärke wurde auch den DDR- Teilnehmern beim obligatorischen Saisonauftakt, dem *Pokal der sozialistischen Länder*, zum Verhängnis. Sie kehrten erfolglos mit dem letzten Platz der Nationenwertung aus der Sowjetunion zurück. Die lange internationale Isolierung zeigte Wirkung. Auch Dresden bewies diesen Trend. Erstmals gingen die Siege in allen Rennbootklassen an Ausländer!

Die Fahrer des MC IFA Ludwigsfelde, K.Driefert, W.Cerniewski, K.Berg und D.Einhorn, schlugen sich wacker und erzielten mehrfach vordere Plätze, wobei K.Driefert sozusagen vor der Haustür, auf der Regattastrecke in Brandenburg, einen souveränen Sieg erzielte.

Der DDR- Meisterschaftsendstand 1982:

Klasse OB 2. K.Driefert

„Alles beim Alten“ auch 1983. Nur war erstmalig der MC IFA Ludwigsfelde auch in der Klasse OC vertreten. Werner Krüger hatte sich dem Club angeschlossen. Er brachte aber seinen Motor mit, es war also keine Ludwigsfelder Entwicklung.

Allerdings hatte K.Driefert noch einmal einen Kraftakt gestartet und über Winter einen neuen Vierzylinder- Motor mit 350 cm³ gebaut.

K.Driefert und W.Krüger waren für den *Pokal der sozialistischen Länder* nominiert. Beide blieben „durch mißliche Umstände unter ihren Möglichkeiten“. Zitat „IMS“.

Auch die Teilnahme am Weltcup der Klasse OB in Ungarn verlief für K.Driefert mit Platz 13 enttäuschend.

Ansonsten gab es für beide Fahrer zahlreiche Platzierungen unter die ersten drei, - für K.Driefert auch mit einem 3. Platz bei einem internationalen Rennen in Warschau.

Der DDR- Meisterschaftsendstand 1983:

| | |
|-----------|---------------|
| Klasse OB | 3. K.Driefert |
| Klasse OC | 3. W.Krüger |

Erstaunliche Leistungen in den Außenbordklassen brachten immer noch die „Alten Männer des Motorbootrennsports“ Beckhusen, Danisch, Driefert und Schell. Sie waren seit den sechziger Jahren dabei, hatten, außer Danisch, mit *IWL*- Motoren der Klasse J begonnen, und jetzt wird bereits das Jahr 1984 geschrieben. Allerdings drängen immer mehr Junge in die Spitze und machen es den „Alten“ schwerer.

Der Saisonstart 1984 gelang K.Driefert mit einem Sieg auf dem Salbker See vielversprechend. Doch nachdem erstmals wegen Wetterunbilden ein Rennen in Bad Saarow abgebrochen wurde, musste er nach einem Trainingssturz auf der Potsdamer Trainingsstrecke bei der Veranstaltung in Dresden pausieren. Wieder an Bord holte er noch mehrere vordere Plätze.

Der DDR- Meisterschaftsendstand 1984:

| | |
|-----------|---------------|
| Klasse OB | 3. K.Driefert |
|-----------|---------------|

Das Jahr 1985 begann mit einer für die Ludwigsfelder Motorbootfreunde etwas betrüblichen, aber verständlichen, Entscheidung des ADMV. Die schon längere Zeit international nicht mehr gefahrene Klasse OJ ist nun auch in der DDR „gestorben“. Bereits 1984 konnte keine Meisterschaft mehr gewertet werden, da das Teilnehmerfeld zu gering war. Die verwendeten *IWL*- Motoren waren 20 Jahre nach Produktionseinstellung nicht mehr am Leben zu halten, und Eigenbauer von Motoren zog es in die international gefahrenen Klassen.

Auch dieser Saisonstart verlief mit einem Sieg von K.Driefert in Bad Saarow wieder erfolgreich. Die Saison endete auch mit einem Sieg, diesmal auf der Talsperre Pöhl. Dazwischen lagen wieder mehrere 2. Plätze.

Der DDR- Meisterschaftsendstand 1985:

| | |
|------------|---------------|
| Klasse OB: | 2. K.Driefert |
|------------|---------------|

Inzwischen sind K.Driefert und W.Czerniewski die einzigen noch aktiven Rennbootfahrer des MC IFA Ludwigsfelde. Sie und ihre Helfer nehmen die Herausforderungen des Jahres 1986 wieder einmal an. In der Außenbordrennbootklasse OC haben die sowjetischen Sportler im Vorjahr einen neuen Bootstyp mit spektakulären Eigenschaften eingeführt. Mit diesem Boot können enorm enge Kurvenradien gefahren werden. Auch bei schlechten Witterungsbedingungen, kappeligem Wasser, ist das Boot gefahrloser mit hoher Geschwindigkeit fahrbar. Die Bootswerft Danisch experimentiert deshalb in dieser Saison mit einem derartigen Bootskörper. Auch für die Klasse OB interessant? Nach der guten Meisterschaftsplatzierung des Vorjahres ist K.Driefert für den *Pokal der sozialistischen Länder* nominiert. Der frühe Saisonstart bekommt seinen Motor nicht gut und auch bei den darauf folgenden Meisterschaftsläufen will es einfach nicht so richtig klappen. Aber Brandenburg war all die Jahre zuvor ein „Heimspiel“, warum nicht auch 1986. Doch er will es mit der Brechstange versuchen, macht einen Frühstart und verschenkt den möglichen Tagessieg. Als Trost bleibt Rang 2. Diesen holt er auch auf der Talsperre Pöhl, aber in der Schlussabrechnung fehlt einiges für eine Meisterschaftsmedaille.

Die 1987er Saison soll die letzte von K.Driefert werden. Im nächsten Jahr wird er 50 Jahre alt, genug gerannt. Aber in diesem Jahr will er die jungen Burschen noch einmal ärgern. In der Klasse OB ist nicht nur Beckhusen ein arger Rivale, mit Dornfeld und Arens trugen sich 1986 mehrfach junge Leute in die Siegerlisten ein.

Es kann also kein geruhsames Abschlussjahr werden.

Nach mehreren 2. Plätzen entschied der letzte Meisterschaftslauf auf der Talsperre Pöhl über den Bronze- Platz der Meisterschaft. Bei diesem Rennen knapp auf den 4. Rang verwiesen, musste er auch in der Meisterschaft mit Rang 4 vorliebnehmen.

So endete nach rund 30 Jahren ein Stück Rennbootgeschichte, dass von Ludwigsfelder Sportlern geschrieben wurde und den Namen *Ludwigsfelde* auch in Sportkreisen europaweit bekannt machte.



16. Spätzündung

Eine neue Zeit für die seit 1972 gesperrten Sportarten brach 1989 an; also **18! Jahre** später. Unter den Einfluss der politischen Veränderungen in der Sowjetunion öffnete sich auch die DDR-Sportführung.

Und so liest man verwundert in der „Berliner Zeitung“ vom 03.07.1989 einen Kommentar unter dem Titel

Gute Laune, frischer Wind.

Ein Motorsport- As wie der Berliner Bernd Beckhusen prescht nach 20jähriger Abstinenz wieder um EM- Punkte.Es weht frischer Wind, und dem DTSB ist für neuen Mut herzlich zu danken.

Für die Ludwigsfelder Bootfahrer kam dieser frische Wind viel zu spät. Leider.

Die „Wende“ überlebte auch der MC IFA Ludwigsfelde e.V. nicht. Von den Sportbegeisterten aus der Gründerzeit waren nur noch wenige geblieben und die hatten jetzt andere Sorgen. Existenzsicherung ging vor.

So entschloss sich die Clubleitung, den MC IFA Ludwigsfelde aufzulösen. Am 29.11.1990 wurde in einer Mitgliederversammlung der Entschluss gefasst, dass Ende für den MC auf den 31.03.1991 festzulegen.

Der lokalen Presse kann man dazu folgendes entnehmen:

Zurück in die Geschichte

Ein Aushängeschild des Ludwigsfelder Sports, aber auch des ganzen Bezirks, hat aufgehört zu existieren. Die letzten 40 Getreuen des ADMV Ludwigsfelde von ursprünglich 100 Mitgliedern beschlossen ihre Selbstaflösung. Aushängeschild dieser Gruppe waren die schnellen Leute auf dem Wasser.

Die Sportfreunde Rosenow, Blumenthal und Driefert, zuverlässig wie immer, waren auch zur letzten Sitzung erschienen. Zu Ende geht eine Rennsportära.....-



Für alle die bis hier gelesen haben noch eine Erklärung zur Überschrift „Von Landratten und Pantoffelhelden“.

Was Landratten sind, ist hinlänglich bekannt. Leute, die Wasser nur vom waschen und trinken kennen. Solche waren die Ludwigsfelder, als sie mit dem Motorbootsport angingen. Pantoffelhelden wollten sie erst werden, denn dieser Begriffe stammt aus dem Außenbortrennsport vor und in den fünfziger Jahren. In den damals verwendeten Stufenbooten saßen die Fahrer wie in einem Pantoffel. Der Anblick blieb auch bei den später gefahrenen Dreipunktbooten annähernd erhalten.

Nachfolgende Erklärung der Abkürzungen gilt auch für die Anhänge 1– 3.

Abkürzungen:

| | |
|---------|--|
| ADMV | Allgemeiner- Deutscher- Motorsport-Verband der DDR |
| BSG | Betriebssportgemeinschaft |
| BVF | Berliner Vergaser-Fabrik |
| CSSR | (Cs..)Tschechoslowakische Sozialistische Republik |
| DBR/BRD | Deutsche Bundesrepublik |
| DAMW | Deutsches Amt für Material- und Warenprüfung (später ASMW) |
| DDR | Deutsche Demokratische Republik |
| DM | Deutsche Mark (bis zur Benennung MDN auch für Ostdeutschland DM) |
| DTSB | Deutscher Turn- und Sport- Bund |
| GST | Gesellschaft für Sport und Technik |
| IFA | Industrieverband Fahrzeugbau |
| IKA | Installationen-Kabel-Apparate (Industrievereinigung) |
| IMS | ILLUSTRIERTER MOTORSPORT; Zeitschrift für den gesamten Motorsport |
| IWL | Industriewerke Ludwigsfelde |
| MC | Motorsport- Club |
| NATO | North Atlantic Treaty Organization (Nordatlantik-Pakt) |
| SAG | Sozialistische Arbeitsgemeinschaft |
| SED | Sozialistische Einheitspartei Deutschlands |
| TH | Technische Hochschule |
| UIM | Union Internationale Motonautique (internationaler Verband Motorbootsport) |
| UWT | Unterwasserteil (Unterwassergetriebe) |
| VEB | Volkseigener Betrieb |
| VPKA | Volkspolizei- Kreisamt |

Literatur:

ILLUSTRIERTER MOTORSPORT, Organ des ADMV der DDR, Sportverlag Berlin,
Ausgaben von 1956 bis 1988
Ein Iltis und fünf Mann; Motorjahrbuch 1973, Verlag Transpress ; Seite 132 - 136
Helfer im Hintergrund; Motorjahrbuch 1962, Verlag Transpress ; Seite 114 - 117
Schneller, GOETZWERKE, Friedr. Goetze AG, Burscheidt b. Köln 1962

Archiv Blumenthal
Stadtarchiv Ludwigsfelde

Anhang 1:

Bilder mit ergänzenden Worten

Anhang 2:

Regeln und Begriffe

Anhang 3:

Tourenmotor