

RCR 11/2024 61

Schiffe

Bratislava Rača,

31. August bis 1. September

Petr Jašek

Am letzten Wochenende der Sommerferien fand nach zwei Jahren wieder das Treffen der U-Boot-Modellbauer im Schwimmbad Zbojnička in Bratislava-Rača statt. Wie gewohnt trafen sich Teilnehmer aus mehreren Ländern – der Slowakei, der Tschechischen Republik, Österreich, Ungarn, Polen, Deutschland und Italien.

Miroslav Kostroun und ich machten uns diesmal bereits am Donnerstagmorgen auf den Weg, um den slowakischen Kollegen bei der Vorbereitung des Geländes zu helfen; außerdem hofften wir heimlich, dass wir Zeit für Tests der noch nicht getesteten Modelle finden würden. In dieser Hinsicht hatten wir jedoch kein Glück, da die neue Leitung des Schwimmbades auf Donnerstag und Freitag den Betrieb für die Öffentlichkeit festlegte, sodass wir uns ausschließlich auf die Vorbereitung des Treffpunkts im durch rot-weiße Absperrbänder begrenzten Bereich konzentrierten. Auf der anderen Seite war im Gelände praktisch ständig das Personal des Schwimmbades anwesend, das sich um die Sauberkeit des Schwimmbeckens kümmerte, sodass das Wasser währenddessen perfekt sauber war.

Dieses Mal hatte ich nur drei Modelle dabei – das ältere gelbe Modell 212-Todaro, Ghadir und das Modell des U-Bootes CV-707 Vesikko aus dem letzten Jahr. Mirko hatte mit seinen Modellen die Zahl zehn erreicht, wobei besonders das sowjetische U-Boot der Klasse Kilo, das amerikanische Gato und die USS George Washington, die von František Karasek gebaut wurde, erwähnenswert sind.

Am Abend erweiterte Pavel Kostka aus Brno unsere Reihen. Über seine Probleme mit dem U-82, dem deutschen U-Boot vom Typ VIIC, habe ich vor zwei Jahren in einem Artikel über die Subregatta berichtet (RC revue 12/2022). Pavel überwund viele Schwierigkeiten, um das Modell betriebsbereit zu machen, einschließlich des Austauschs der Zylinder der ballasttanks, für die der Hersteller ungeeignetes Material verwendet hatte. Dennoch endete sein Fahrversuch auf der Oberfläche des Rača-Schwimmbekens in einem Unglück. Der Durchgang des Steuerseils für die vorderen Tiefenruder riss ab, Wasser begann durch das Loch in den dichten Rumpf einzutreten, und das Modell sank unaufhaltsam auf den Grund. Den Rest des Wochenendes verbrachte Pavel Kostka damit, das U-Boot zu trocknen und vor allem die Elektronik zu retten. Vielleicht war es für ihn ein wenig tröstlich, dass er mit anderen Booten, die er mitgebracht hatte, fahren konnte, zum Beispiel bei nächtlichen Fahrten mit dem wunderschön beleuchteten Boot von Harro Koebke.

Am Freitag, kurz vor Einbruch der Dunkelheit, trafen Oto Gerža und sein Vater aus Vsetín ein, stellten einige Tische zusammen und begannen, ihre Flotte auszupacken. Oto beschäftigt sich seit langem vor allem mit deutschen U-Booten vom Typ XXI aus dem Ende des Zweiten Weltkriegs und dem Typ UB-1, einem Küstenu-Boot aus der Frühzeit des Ersten Weltkriegs. Diese Modelle produziert Oto entweder in Serie oder auf Bestellung in verschiedenen Maßstäben. Dass es sich um gelungene Modelle handelt, zeigt die Tatsache, dass sein größtes Modell „einundzwanzig“ in diesem Jahr vom Publikum als das schönste Modell ausgewählt wurde, und Oto zum zweiten Mal in der Geschichte der Bratislava Subregatta den Wanderpokal mit nach Hause nehmen konnte. Aber auch bei ihm gab es eine Neuheit – ein deutsches U-Boot vom Typ 206A. An diesem Typ scheint Oto in Zukunft mehr arbeiten zu wollen.

Eine schöne Überraschung war die Teilnahme eines weiteren Modellbauers aus Brno, Jaroslav Otrusina. Er kam nicht nur nach einigen Jahren wieder, um uns zu unterstützen, sondern brachte auch ein brandneues Modell mit – Pjotr Koška.

Um das Vorbild dieses Modells zu erreichen, müssen wir ins Jahr 1901 nach Kronstadt reisen, wo nach dem Projekt von J. V. Kolbasjew ein 15 Meter langes, rein elektrisches Unterwasserboot entstand, das aus mehreren verschraubten Sektionen zusammengesetzt war. Es war mit zwei Torpedos an der Vorder- und Rückseite ausgestattet. Aufgrund der geringen Kapazität der damaligen Akkumulatoren hatte es eine geringe Reichweite von nur 15 Seemeilen, weshalb es sich eher zur Verteidigung des Hafens und als Spionageschiff eignete. Während des Russisch-Japanischen Krieges wurde es per Eisenbahn in den Fernen Osten nach Port Arthur transportiert. Den japanischen Kriegsschiffen konnte es zwar nicht viel schaden, dennoch hielt seine Existenz den Feind ein wenig weiter vom Hafen entfernt.

Der unkonventionell gestaltete Antrieb des Bootes, den Slávek auch bei seinem Modell nachahmen wollte, besteht aus sechs Schrauben an den Seiten des Bootes. Der Konstrukteur beschloss auch, sein Schiff mit funktionierenden elektrischen Torpedos auszustatten, deren Abfeuern er in Bratislava erfolgreich demonstrierte. Leider zeigen die Torpedos einen Mangel an Auftrieb und geraten leicht auf den Grund. Auch hier fand Slávek eine Lösung. Am Heck des Pjotr Koška kann eine spezielle Konstruktion in Form eines T angebracht werden, die mit Magneten versehen ist und mit etwas Glück das Torpedo vom Grund heben kann.

An der Oberfläche des Schwimmbeckens trafen wir in diesem Jahr praktisch nicht auf U-Boote slowakischer Modellbauer. Pavel Kostka aus Brno hatte in Bratislava mit technischen Problemen seines Modells U-82 vom Typ VIIC zu kämpfen. Auf den Bildern der Innenraum und die Modellbrücke. Hinten das mit dem Wanderpokal ausgezeichnete Modell „einundzwanzig“ von Oto Gerža, vorne die Neuheit, das U-Boot U-17 vom Typ 206A. Oto Gerža mit dem Wanderpokal für das schönste Modell. Jaroslav Otrusina mit dem Modell des U-Bootes Akula Draku Grzegorz Jermolaj mit dem Modell des Selbstmordtorpedos Kaiten.

(Logisch betrachtet sind die Mitglieder des veranstaltenden Clubs in Bratislava regelmäßig mit organisatorischen Aufgaben beschäftigt, einschließlich der Bereitstellung von Verpflegung, sodass kaum Zeit für Modelle bleibt. Nur das Schlachtschiff USS North Carolina von František Valček rettete die Situation, das am gesamten Sonntag die Gewässer von Rača befuhr. Auch keiner der Modellbauer aus Žilina war anwesend. Vladimír Randa war immer ein unverzichtbarer Teilnehmer unserer Treffen, und dies war seine erste Abwesenheit, zudem ohne nähere Begründung. Der Grund könnte der Meisterschaftswettbewerb im Rahmen der Subregatta gewesen sein, den Vlado organisiert hatte und der nach langen Diskussionen und sorgfältiger Überlegung abgesagt wurde. Das war der erste Gedanke, der uns kam. Die meisten von uns vermissten Vlado hier, nicht nur wegen seiner U-Boote – vor allem wegen des riesigen I-400, das wir endlich auf dem Wasser sehen wollten – sondern auch als willkommene Mitglied der Gesprächsrunden. Vielleicht irre ich mich und Vlados Abwesenheit kam einigen von uns tatsächlich gelegen.

Die Ausnahme bestätigt die Regel. Ich erinnere mich, dass auch zu der oben genannten Behauptung über die Abwesenheit slowakischer U-Boote eine existiert. Am Samstag, als ich nach einer der Fahrten die Vesikko aus dem Wasser hob, näherte sich ein älterer, slowakisch sprechender Herr. Er hatte angeblich ein ähnliches U-Boot wie ich, allerdings aus Blech. Und er zeigte es mir auch sofort. Er war nicht offiziell angemeldet, kam einfach so vorbei. Er erzählte, wie er dieses Modell einst bei einem Abfallcontainer fand, es ihm leid tat und er es wieder reparierte. Es ist kaum nachzuvollziehen,

wie alt das Modell ist und wer es gebaut hat, aber es ist ein interessantes Zeugnis, wie tief die Wurzeln des U-Boot-Modellbaus reichen können.

Natürlich fehlten hier auch technisch sehr ausgeklügelte Modelle nicht. Zum Beispiel brachte Rudolf Grahammer aus Österreich ein solches U-Boot mit. Das Modell eines U-Bootes vom Typ XXI ist voller elektronischer und pneumatischer Systeme, die Periskope, Antennen und das Öffnen von Torpedorohren steuern. Auch dieses Modell wurde am Ende des Treffens als Neuheit ausgezeichnet. Der polnische Modellbauer Jacek Bieda wollte sich nicht von dem Wanderpokal trennen, den er vor zwei Jahren für den untergetauchten Kreuzer Deutschland erhalten hatte. Letztes Jahr in Neulengbach versprach er, dass er eine Neuheit nach Bratislava bringen würde – das japanische gelenkte Torpedo Kaiten. Sein Versprechen hielt er, jedoch verschwand dieses kleine schwarze Modell völlig neben Jackos anderer Neuheit – dem polnischen U-Boot ORP Sokol. Meiner Meinung nach fehlte nicht viel, und Jacek hätte den Wanderpokal noch zwei Jahre behalten können.

Nochmals kurz zur Geschichte. Polen hatte nie viele U-Boote, und nach dem Verlust von Orla und Wilka zu Beginn des Zweiten Weltkriegs überlegte die polnische Marine, Ersatz zu beschaffen. Die Lösung war die Anmietung von zwei Booten von der Royal Navy. ORP Sokol und ORP Dzik waren Einrumpfboote britischer Klasse „U“ mit einer Verdrängung von 630 Tonnen an der Oberfläche und 730 Tonnen unter Wasser sowie einer Länge von 59 Metern. Beide wurden von der Werft Vickers-Armstrong in Barrow in Furness gebaut. Während des Krieges unternahmen beide U-Boote Kampfmissionen im Atlantik, der Nordsee und im Mittelmeer. Am Ende des Krieges dienten sie nur noch als Ausbildungsboote und wurden nach dem Krieg an Großbritannien zurückgegeben. Sokol, nun wieder unter dem ursprünglichen Namen HMS Urchin, wurde 1949 außer Dienst gestellt und verschrottet, Dzik etwas später.

Jacek baute sein Modell im Maßstab 1:50 nach einem Plan und einer Beschreibung, die in der Zeitschrift Modelarstwo okretowe 1/2014 veröffentlicht wurde, und wählte eine rot-blau Kombination, die das Boot zur Zeit seines Einsatzes im Mittelmeer hatte.

Der zweite polnische Modellbauer in Bratislava war Grzegorz Jermolaj. Er stellte ein sorgfältig gebautes Modell eines U-Bootes vom Typ XXIII aus einem Bausatz von Bronco vor.

Auch László Benkó war diesmal in Bratislava nicht der einzige ungarische Vertreter; am Samstag gesellte sich ein Kollege mit einer Akula von Engel zu ihm.

Die Gruppe aus Deutschland wuchs ebenfalls. Neben den ständigen Teilnehmern Detlef Franke und Marcel Bölke kam erstmals Christian Albrecht mit seiner NR-1, Euronaut und Spiggen II nach Bratislava. Wir bemerkten auch ein völlig neues Gesicht – den Modellbauer Marcel Poller. Er brachte mehrere Modelle mit, von denen definitiv das UC-4, ein untergetauchtes Minenleger vom Typ UC-1, erwähnenswert ist.

Da auch eines meiner ersten U-Boote vom Typ UC-1 ist, obwohl in kleinerer und einfacherer Form, möchte ich kurz auf diesen Typ zurückkommen. Das U-Boot basierte konstruktiv auf dem oben erwähnten Küstentyp UB-1, indem der vordere Torpedobereich durch einen Bereich mit sechs Minenschächten ersetzt wurde, der einige Meter länger war. Wie das UB-1 konnte dieses kleine U-Boot in vier Teile zerlegt werden (drei Rumpfteile und die Kommandozentrale) und per Eisenbahn transportiert werden. Jeder Schacht hatte zwei Minen. Neben diesen Schächten gab es im Bug Ballastausgleichstanks, die nach dem Abfeuern der Minen geflutet wurden. Die Gesamtlänge des Bootes betrug 34 Meter, die Verdrängung an der Oberfläche 168 Tonnen, unter Wasser 183 Tonnen. Die Besatzung bestand aus fünfzehn Männern, einschließlich der Offiziere.

Als ich nach dem Schicksal des konkreten Bootes UC-4 suchte, fand ich heraus, dass es sich um ein „glückliches Boot“ handelte. Es wurde 1915 von der AG Vulkan in Hamburg gebaut und diente dann abwechselnd in der Ostsee- und Flandern-Flotte. Es führte etwa siebzig Kampfmissionen durch, und an seinen Minen endeten ungefähr dreißig Schiffe. An der Kommandobrücke wechselten sich mehrere Kapitäne ab. Das Ende des Ersten Weltkriegs traf es bei Reparaturen in den Docks im belgischen Zeerugge. Um nicht in die Hände des Feindes zu fallen, wurde es von der eigenen Besatzung ins Wasser gelassen und mit Sprengstoff versenkt. Seine Schwesterschiffe hatten nicht so viel Glück; viele wurden während des Krieges versenkt, andere gefangen genommen und landeten allmählich in der britischen, italienischen oder niederländischen Marine.

Marcel Poller stattete sein Modell mit drei funktionierenden Minenschächten aus. Das Abfeuern der Minen erfolgt durch einen einfachen Mechanismus mit einer beweglichen Schraube, die nach und nach die Stopper öffnet, die das Herausfallen der Minen verhindern. Die auf einem 3D-Drucker gedruckten Minen bestehen aus der Mine selbst und einem Anker mit vier ausklappbaren Armen. Diese öffnen sich, nachdem die Mine den Schacht verlassen hat, und setzen den leichteren schwimmenden Teil frei, der die Sprengladung trägt. Der Anker ist mit einer Rolle ausgestattet, auf die ein Seil gewickelt ist, das die Mine in der gewünschten Tiefe hält.

Das Tauchsysteem des U-Bootes ist doppelt. Die Hauptballasttanks, die von Pumpen gesteuert werden, befinden sich im Bug und im Heck des Modells; der Ausgleichstank ist ein Kolben, der im engen Rumpf untergebracht ist. Leider habe ich weder die Fahrten an der Oberfläche noch das Abfeuern der Minen gesehen, nur langsame Fahrten unter Wasser und in Periskoptiefe. Das Modell scheint gut ausbalanciert und sehr stabil zu sein.

Paolo Saccenti aus Italien war zum ersten Mal in Bratislava. Er brachte zwar keine Neuheit mit, wurde aber mit einer Fahrstrecke von über 900 km von Mailand der am weitesten angereiste Teilnehmer.

Mein Kollege Mirek Kostroun konzentrierte sich vor allem auf zwei Modelle – George Washington und Gato. Erstgenanntes Modell unterzog Mirek einer Generalüberholung. Er laminierte den Rumpf neu und verspachtelte ihn, ersetzte die ursprünglichen Gewichte aus Stahlstäben durch Blei, verwendete eine größere dreiblättrige Schiffspropeller, tauschte den Motor Speed 400, die Servos und die Verkabelung aus und stattete den Bug mit weißen LEDs aus. Er versah das Modell mit einem Soundmodul, das zwar am Ufer den entsprechenden Lärm machte, aber im Wasser nicht so recht zur Geltung kam. Da das Modell nach dem Umbau zum ersten Mal im Wasser war, bestanden die Tests hauptsächlich aus dem Ausbalancieren und der Prüfung der Dichtigkeit.

Ähnlich erging es dem Gato-U-Boot. Mirek hatte es letztes Jahr von Martin Velka erhalten, und es handelt sich um eine Umrüstung eines Plastikbausatzes von Revell. Die Teile des dichten Rumpfes und der Innenausstattung wurden von dem amerikanischen Modellbauer David Merriman geliefert (ein Artikel über dieses Modell erschien in der RC revue 8/2008). Mirek baute das U-Boot nach Anleitung zusammen und testete es in Bratislava bisher ohne funktionierendes Tauchsysteem.

Was ich jetzt schreibe, mag vielen als Ironie erscheinen. Im Laufe der Jahre bin ich zu der Erkenntnis gelangt, dass ein U-Boot-Modell im ersten Jahr gebaut wird, im zweiten Jahr umgebaut, angepasst und verbessert wird und im dritten Jahr die letzten Details abgestimmt werden. Erst dann kann man sagen: Ich habe ein funktionierendes U-Boot. Dies betrifft natürlich nur Modelle, die als Prototypen oder, wie man sagt, „auf der grünen Wiese“ gebaut wurden. Der Prozess dauert oft sogar länger. Ein Beispiel dafür kann die „einundzwanzig“ von László Benko sein, bei der die Feinabstimmung mehrere Jahre in Anspruch nahm. Mireks U-Boote haben somit das erste Jahr hinter sich.

Mein U-Boot CV 707 Vesikko hat das zweite Jahr hinter sich. In dieser Saison habe ich das Layout der Pumpe des Tauchsystems geändert, die Bleigewichte auf den Kiel verschoben, die Verbindungen der Antriebswellen verbessert, die Zweizellenbatterie durch eine Dreizellenbatterie ersetzt und auch das Gesamtbild verbessert. Mit dem Verhalten des Modells im Schwimmbecken bin ich nun zufriedener als im letzten Jahr.

Im Gegensatz dazu hat das U-Boot Todaro (Typ 212) diese Entwicklung bereits hinter sich. Es verhält sich vorhersehbar, ist zuverlässig, ich muss die Batterie das ganze Wochenende nicht aufladen und ich habe keine Bedenken, einem anderen Modellbauer den Sender anzuvertrauen, damit er das U-Boot steuert.

Das Modell des U-Bootees vom Typ XXIII von Grzegorz Jermolaj stammt aus dem Bausatz eines nicht schwimmfähigen Modells von Bronco.

Ein großes Dankeschön geht an das Organisationsteam. Preise und Belohnungen für die Teilnehmer des Treffens.

Während der gesamten Veranstaltung begleiteten uns sonnige Wetterverhältnisse, die Tagestemperaturen überstiegen die dreißig Grad.

Wahrscheinlich werden wir, wenn wir an diese Ausgabe zurückdenken, sagen: „Das war damals, als es im Schwimmbad mehr Modellbauer als Modelle gab.“

Der abschließende Dank wie immer geht an die Mitglieder des veranstaltenden Clubs der Schiffs- und U-Boot-Modellbauer Bratislava: Roman Pastorik, Dušan Prokš, Michal Kováčik, František Valček und auch an den Koch Fero.

Es hat sich erneut gezeigt, dass die Bratislava Subregatta aus den Kinderschuhen herausgewachsen ist und immer mehr Modellbauer und Interessierte aus dem In- und Ausland anzieht. Dies lässt sich sowohl aus der Anzahl der ausgestellten Modelle schließen, für die der Platz unter dem Zelt nicht ausreichte, als auch aus der überraschend hohen Anzahl an Neuheiten, für die am Ende sieben Auszeichnungen vergeben wurden, und vor allem aus der Zufriedenheit der Teilnehmer, worum es letztendlich gehen sollte.

Bilder:

Autor und Miroslav Kostroun

Pneumatische Auslösung des Periskops im Modell des U-Bootees von Rudolf Grahammer aus Österreich.