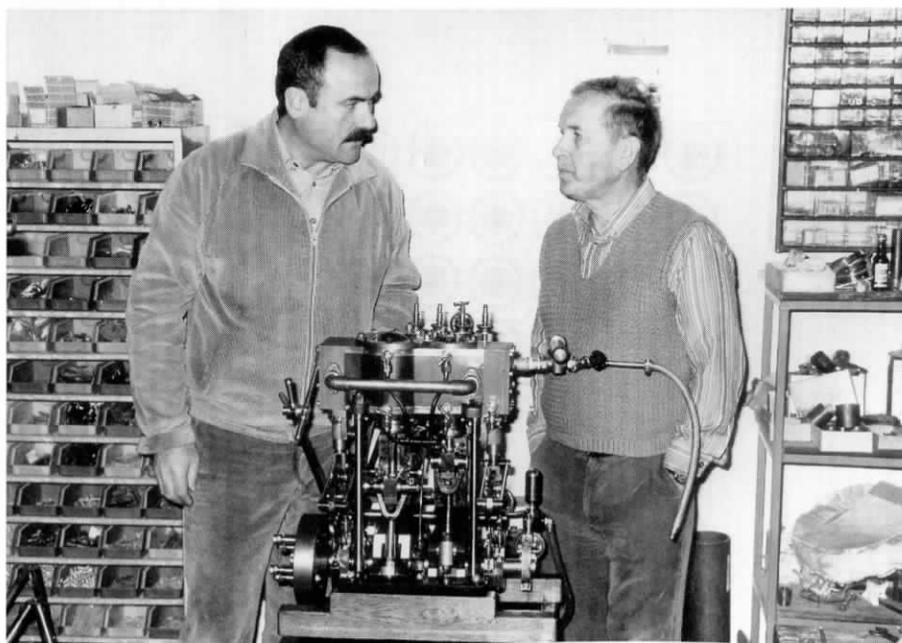


"DB Pirmin" .... So schön ist Dampfbootfahren.....



Die ersten "Dampfbootversuche !"  
2 Modelldampfschlepper ziehen ein Ruderboot.



Männer der ersten Stunde - Kurt Benz - Stuart 6 A - Hans Götz

## WERTE DAMPFBOOTFREUNDE !

Am Konstanzer Seenachtsfest 1962, am 3. September war der Raddampfer "HOENTWIEL" zum letzten Mal mit einer Schar fröhlicher Menschen auf dem Bodensee unterwegs. Als plötzlich das Dampf-Haupteinlaßventil barst, war die Fahrt des sowieso längst zur Ausmusterung vorgesehenen Dampfers jäh zu Ende. Er wurde schließlich nach Bregenz geschleppt, um dort als Clubheim seine Tage zu beschließen. Schlag auf Schlag wurden nun die letzten Raddampfer des Bodensees aus dem Verkehr genommen und alle verschrottet, zuletzt 1967 die "Schaffhausen" der Schweizerischen Schifffahrtsgesellschaft für den Untersee und Rhein, allgemein beliebt und bekannt als das "Schwiizerhägeli".

Wenn nun die "Seebuben" am Ufer standen, nirgends war mehr eine Rauchfahne auszumachen oder etwa an einer Silhouette oder am Ton der Dampfpeife auf Kilometer-ent-fernung ein Dampfer zu bestimmen. Dennoch ließ die "Seebuben" der Traum nicht los, daß irgendwann wieder die Rauchfahne eines Dampfers über den See ziehen würde. Gegenstand der Hoffnung war die "HOENTWIEL", die ja immer noch vorhanden und deren Maschine unberührt geblieben war. Aber je mehr Jahre ins Land gingen, desto mehr verblich das Aussehen der "HOENTWIEL", und zugleich die Hoffnung.

Da begann in den "Seebuben" ein neuer Traum zu reifen: Wenn schon kein großes Dampfschiff mehr auf dem See zu finden war - warum sollte es dann nicht möglich sein, den Traum im kleinen zu verwirklichen? So fanden sich vor gut 10 Jahren einige handfeste Mannsbilder zusammen, um ihren Traum vom kleinen Dampfschiff in die Tat umzusetzen und Nägel mit Köpfen zu machen, resp. nach Bootschalen, Dampfmaschinen und Kesseln Umschau zu halten. Aus diesen Anfängen ist mittlerweile eine ansehnliche Truppe entstanden. Nach und nach liefen zwischen Schaffhausen und Bodman fünf Dampfboote vom Stapel, bald sollen weitere folgen - bis nach Wasserburg und Hard hinüber.

Vom Träumen und handfesten Anpacken, von den Männern und ihren Booten möchte Ihnen dieses kleine Heft erzählen, vielleicht auch Sie ein wenig zum Träumen verleiten und zugleich zeigen, wie durch Mut und Engagement Träume wahr werden können.

Und die größte Belohnung für alle ist, daß in diesem Jahr sogar der ganz große Traum wahr wird: Unsere "HOHENTWIEL" dampft wieder! So ist es vielleicht auch ein wenig das Verdienst der *Dampfbootnarren*, daß die Erinnerung an die Rauchfahnen, den Ton der Signalpfeifen, der Geruch nach Dampf und Öl wachgehalten werden konnte, und nun ihre Erfüllung fand.

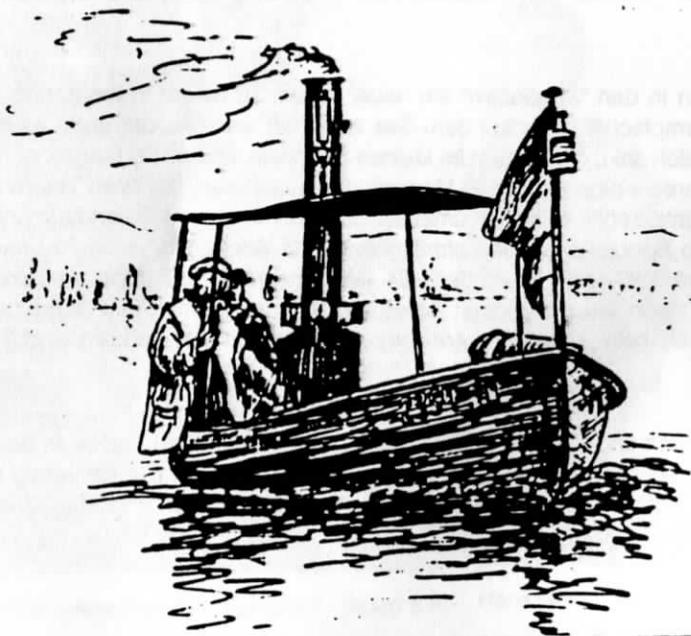
*Wenn einer alleine träumt,  
dann ist es nur ein Traum.  
Wann viele gemeinsam träumen,  
dann ist es der Beginn einer Neuen Wirklichkeit.*

Erzbischof Dom Helder Camara

Murg, im April 1990

Bernhard Rigling

Vorsitzender des DDV



## Die Vorgeschichte zur Entstehung des D.D.V.

Max STAUD- damals Maschinist bei der Untersee-und Rheinschiffahrt- und Jürgen KREKEL- deutscher Zöllner- haben sich im Dienst kennengelernt, und bald ihr gemeinsames Hobby -den Modellbau von Dampfmaschinen-entdeckt. Ihnen schwebte der Gedanke vor, eine Dampfmaschine in ein größeres Schiffsmodell einzubauen, um weitere Erfahrung in Richtung *mantragender* Boote zu sammeln.

J. Krekel steuerte dazu eine Modellschiffsschale von 2 Metern Länge bei; M. Staud eine 1 Zylinder Dampfmaschine. Die Schwimmversuche in dem Werfthafenbecken von Schaffhausen waren durchaus positiv, und so wagten sich die Beiden an die Verwirklichung des Gedankens ein großes Dampfboot zu bauen.

Aus der amerikanischen Fachzeitschrift "LIVE STEAM" suchte Max entsprechende Adressen heraus, und bestellte einen Dampf-kessel nebst einer Zweizylinder-Verbund-Dampfmaschine Marke "SEMPLE". Damals betrug der Kaufpreis dafür ca. 5.000.- Sfr.

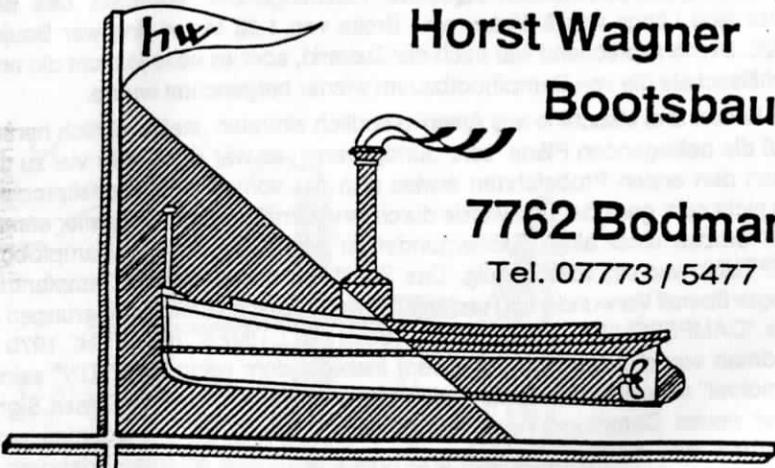
Auf der Insel Reichenau wurde J. KREKEL fündig, und zwar konnte er eine kurz vor dem Verschrotten stehende "*Felchengondel*" erstehen. Das Boot hatte eine Länge von 8 Meter, eine Breite von 1,80 Meter und war Baujahr 1920. Dementsprechend war auch der Zustand, aber es wäre ja nicht die erste Schiffsschale die von Dampfbootbauern wieder hergerichtet wurde.

Als Kessel und Maschine aus Amerika endlich eintrafen, stellte es sich heraus, daß die beiliegenden Pläne sehr dürftig waren; es war noch sehr viel zu tun. Nach den ersten Probefahrten erwies sich der vorhandene Verstellpropeller als nicht sehr geeignet und wurde durch einen dreiflügeligen Propeller ersetzt. Der Umbau einer alten *Fischergondel* zu einem schmucken Dampfboot "NEPTUN" war ein voller Erfolg. Das Schiff mit nostalgischen Dampftrieb erregte überall Verwunderung und rief bei vielen Zuschauern Erinnerungen an alte "DAMPFSCHIFF-ZEITEN" wach. Beim "OLDTIMER TREFFEN" 1979 in Bodman war das Boot *die Attraktion*, insbesondere wenn "NEPTUN" seinen "Urschrei" mittels seiner voritönenden Dampfpeife ertönen ließ. Dieses Signal einer neuen Dampfboot-Aera hat sicherlich Hans GÖTZ in Bodman nicht überhört. Wie die Herren Staud und Krekel sammelte er seine Erfahrung in Sachen Dampf mit Modelldampfmaschinen. Seine Werkstatt war und ist ein beliebter Treffpunkt der Dampfbootbauer am Bodensee; hier konnte man Erfahrungen sammeln und austauschen. Hier wurden und werden bis in die heutige Zeit Versuche an Dampfmaschinen und Kesseln durchgeführt. In diesem Kreis war auch Kurt BENZ zu finden, den die Idee eines Dampfbootes schon fest im Griff hatte. Es ist sicher ein glücklicher Zufall, wenn sich zu

diesen Männern ein exellenter Bootsbauer, Horst Wagner, Bodman, gesellte. In seiner Werkstatt entstand dann auch ein wunderschönes Dampfboot, die "STEPHANIE", in deren Rumpf bald die von Hans GÖTZ gebaute *Stuart 6 A* und ein selbstgebauter Dampfkessel Platz fanden. Ebenso aus der Werkstatt von Horst WAGNER stammte auch die "PIRMIN", *der erfüllte Dampfboot-Traum* von Kurt BENZ. Auch für ihn war es selbstverständlich, daß *nur eine selbstgebaute Maschine* vom TYP "S G B" sein Boot antreiben sollte. Wie wir sehen, hat der Gedanke ideenreicher Männer eine neue Art von Booten auf dem See Wirklichkeit werden lassen, und es war sicher ein sehr guter Einfall, daß 1983 der **Deutsche Dampfbootverein** gerade von diesen *Dampfbootpionieren* aus der Taufe gehoben wurde.

Jürgen Krekel, Öhningen

Leo Sauter, Konstanz



**Horst Wagner  
Bootsbau**

**7762 Bodman**  
Tel. 07773 / 5477

Ausbau von Kunststoffrümpfen  
Neubau von Dampfbooten  
in Mahagoni  
auf Eichenspannten

## Höhepunkte im Dampfbootleben am SEE

Die bisherigen Höhepunkte unseres Vereinslebens waren u.a. die "OLDTIMER-Treffen" 1979 - 1983 und 1985 in BODMAN. 1985 hatten wir mit der Teilnahme von 7 Dampfbooten einen Rekord zu verzeichnen.

1984 Große Fahrt um den Bodensee mit Manager BEAT JOOS. Übernachtung in STEINACH, Weiterfahrt nach LINDAU, wo der Bürgermeister wie auch das bayerische Fernsehen auf uns warteten.

1986 Fahrt zum letzten Rad-Dampfer des Bodensees der "HOHENTWIEL", der zu dieser Zeit in sehr *desolatem Zustand* auf der Fussacher Werft vertäut war. Mit 3 Dampfbooten konnten wir in der Gemeinde HARD für "Dampfstimmung" sorgen. Wir machten Dampfboot- Rundfahrten mit der Harder Bevölkerung und konnten viele Sympathien für die Dampfschiffahrt gewinnen. Auch war es uns möglich, dem Verein "Internationales Bodensee - Schiffahrtsmuseum e.V." eine der ersten Spenden übergeben.

1987 Seit diesem Jahr nehmen wir auf Einladung des Radolfzeller MOTOR - YACHT - CLUBS am OLDTIMER Treffen teil. Es treffen sich dort viele Liebhaber alter Boote, und es ist immer eine gelungene Sache!

1988 wurde auf der "R M F" einer großen Freizeit- und Hobby-Messe in Friedrichshafen ein repräsentativer Stand aufgebaut. Wir fanden mit unseren Dampfbooten und Dampfmaschinen in allen Größen viel Beachtung. Auch die ausgestellten Schiffsmodelle sowie Modell - Dampfmaschinen unserer Mitglieder wurden bewundert. Im Sommer 1988 erhielten wir eine Einladung zum 1000-jährigen Bestehen der Stadt Meersburg. Zum Höhepunkt dieses Festes erschien auch unser Bundespräsident Richard von Weizsäcker. Er wurde mit dem Klang der Schiffssirenen empfangen. Unsere Dampfbootpfeifen waren bei diesen Konzert unüberhörbar. Der Bundespräsident dankte im Vorbeigehen mit einem *huldvollen Lächeln!*

1989 war die große Aktion die Überbringung der drei Rettungsboote - gebaut in der Werft von Horst WAGNER, Bodman- zum restaurierten Rad-Dampfer "Hohentwiel".

Hans Götz Bodman

## DIE MODELLBAUER im D.D.V.

Seit der Jahreswende 89 /90 zählt der D D V nun über 100 Mitglieder. Es liegt auf der Hand, daß bei weitem nicht alle von uns ein Dampfboot besitzen können. Aber bevor die ersten Dampfboote in jüngster Zeit die Binnenseen und Flüße mit ihrem Erscheinungsbild bereicherten, haben schon viele Modelldampfboote die Aufmerksamkeit der Zuschauer, nicht nur bei Modellregatten, auf sich gezogen.

Mit die Ersten die hier am Bodensee dampfbetriebene Modelldampfboote der Öffentlichkeit vorführten, waren m. W. unsere Mitglieder Kurt **BENZ** und Jürgen **KREKEL**. Wie auf dem Foto auf der ersten Innenseite dieses Heftes zu sehen ist, war die Demonstration der Stärke dieser Modelle sehr imposant. Möglicherweise hat diese Vorführung -zwei Modelldampfschlepper ziehen ein mit zwei Jugendlichen besetztes Ruderboot durch die Fluten des Bodensees bei **BODMAN**- dazugeführt, daß der Bau eines großen Dampfbootes nicht mehr lange auf sich warten ließ.

Hans **GÖTZ** hat auch seine Erfahrung mit der Materie DAMPF mit der Herstellung von verschiedenen Dampfmaschinenmodellen unterschiedlichen Bauarten gesammelt. Eine ansehnliche Anzahl zeugt davon, daß sein Wissen und Können auf diesem Gebiet nicht von ungefähr kommt.

Sicherlich hat der Dampfmodellbau auch in Kurt **BENZ** den Wunsch wach werden lassen, eine leistungsfähige größere Dampfmaschine in Zusammenarbeit mit den Herren *Staud* und *H.Götz* zu entwickeln und auch fertigzustellen, die so kräftig sein sollte um ein kleineres Boot flott anzutreiben. Der Beweis liegt mit dem schönen Dampfboot "**PIRMIN**" und seiner leistungsfähigen "H G B" Dampfmaschine anschaulich vor.

Jürgen **KREKEL** hat schon viele Dampfmodelle entwickelt und gebaut. Bei ihm ging es allerdings nicht immer gemächlich und beschaulich zu.

Seine Vorliebe für sehr schnelle Sachen haben ihn zu den erstaunlichsten Projekten auf der Dampfebene bewegt. Sein "**TURBO-Dampfkessel**"- so hört man- hat viel Aufsehen erregt. Auch war er hier am See mit einer der ersten, die ihren Modelldampfkessel mit Festbrennstoffen -Holz oder Kohle- beheizten. Dies hat er zusammen mit Kurt **BENZ** und Alfred **PITSCHUCH**, die ebenfalls ihre Feststoffkessel unter Volldampf hatten, eindrucksvoll bewiesen.

Exellent gebaute Modelle -Dampftraktoren und FAHR-Dreschmaschinen hat unser Mitglied Herr **BENFER** vorzuweisen. Es ist erstaunlich, wie, besonders an den Modellen von ihm erkennbar, bei Ausstellungen die Zuschauer fasziniert sind, und sich zurückerinnern an die Zeit, wo solche Maschinen in voller Funktion noch in der Landwirtschaft eingesetzt wurden.

Für das Publikum sehr anschaulich sind Schiffmodelle aus der Vergangenheit und Gegenwart. So hat sicher auf den großen Ausstellungen in Friedrichshafen -INTERBOOT und R M E - das Modell des Bodensee Dampfers "HOHENTWIEL" das Interesse an der Renovation des einzigen erhaltenen Dampfschiffes gestärkt, und den Wunsch aufkommen lassen, bald auf so einem schönen Schiff mitzufahren zu können. Wenn dem so ist, dann freut sich nicht nur der Erbauer des Modells Leo SAUTER darüber.

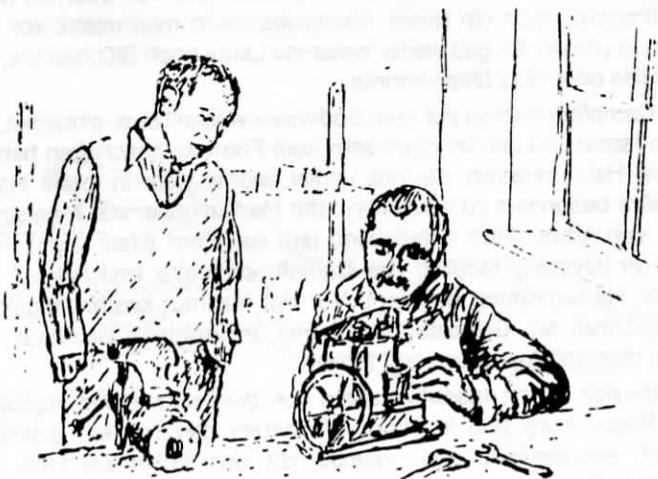
**MODELLBAU** - also nicht nur ein Hobby von Individualisten;

**MODELLBAU** kann und soll hinführen zum Verstehen von Technik der Vergangenheit, der Gegenwart und -das haben Modellbauer schon oft bewiesen- auch die der Zukunft.

**MODELLBAU** ist auch eine sinnvolle Beschäftigung für unsere Jugend, sieht sie sich doch beim Bau oder dem Betrieb von selbstgebauten Modellen in ihren Fähigkeiten und Können bestätigt.

**MODELLBAU** hat auch im D.D.V. eine Berechtigung und begeisterte Mitglieder.

Leo SAUTER, Konstanz



## Der "BODENSEE" das ideale Dampfbootrevier

"Hier hat der Weltenbauer ein Meisterwerk vollbracht"

Dieser glückliche Ausspruch des Viktor von Scheffel trifft beim Bodensee über alle Maßen zu.

Das "Meerauge Gottes", von angrenzenden Bewohnern auch das Schwäbische Meer genannt, ist eingebettet in die Schweizer - und Vorarlberger Alpen, und in seine Ufer teilen sich Deutschland, die Schweiz und Österreich. Der Uferanteil von Deutschland beträgt 168 Km oder 64%, der von Österreich rund 10 Km oder 10%, und der von der Schweiz rund 69 Km oder 26%. Die Länge des Bodensee's beträgt zwischen Bodman und Bregenz 63 Km, die größte Breite befindet sich zwischen Friedrichshafen und Arbon. Dort ist der See 14 Km breit. Die größte Tiefe mißt 252 Meter. Die Römer nannten den See "Lacus Venetus" (Illyrisch), oder den "Lacus Brigantus" (keltisch). Später wurde der See " Bodama" nach der Karolinger Pfalz Bodama, dem heutigen Bodman genannt. Im Laufe der Zeit entwickelte sich daraus der heutige Name " Bodensee".

*Welch glücklicher Zufall, daß Bodman der Gründungsort des deutschen Dampfbootvereins ist!*

Die enorme Größe des Bodensee's ist für jeden Dampfbooteigner immer wieder die große Herausforderung, den See bei jedem Wetter zu bezwingen. In den Anfängerjahren unserer Dampfboote war eine Fahrt von Bodman nach Lindau oder Bregenz noch ein reines Abenteuer, denn man mußte vor der Fahrt alles genau planen. Es gab weder bekannte Leute noch Stützpunkte, die man evtl. um Hilfe oder Holz bitten konnte.

Heute ist das Dampfbootfahren auf dem Bodensee wesentlich einfacher, da wir uns in den letzten 10 Jahren doch sehr viele Freunde geschaffen haben. Von den vielen Hafenmeistern, die uns immer wieder gern in Ihrem Hafen aufnehmen, wäre besonders zu erwähnen : der Hafenmeister von Meersburg (Herr Holzer), von Arbon (Herr Schuhwerk) und von Hard (Herr Kriga). Herr Holzer ist schon jahrelang Mitglied des Dampfbootvereins und hat auf der "Stephanie" die Helzerprüfung abgelegt. Vor der Halttau besteht tagsüber auch die Möglichkeit am Gästesteg anzulegen. Im dortigen Gasthaus zur "Halttau" kann man sehr gut essen und trinken.

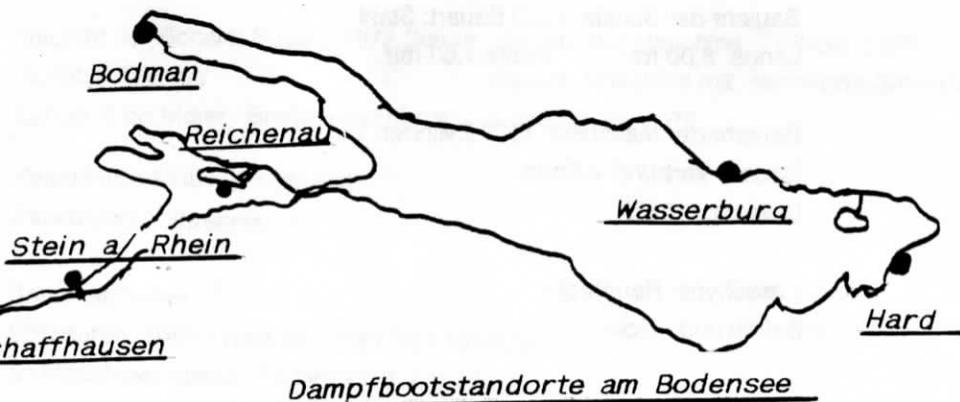
Besonders erfreulich ist die Inbetriebnahme von zwei neuen Dampfbooten, und zwar in Wasserburg und in Hard. Wir haben dadurch am östlichen See-Ende auch Anlaufpunkte und Freunde, die uns sicher mit Holz zur Heimreise weiterhelfen.

Empfehlenswert ist auch eine Fahrt in den Untersee, zur Reichenau oder Stein am Rhein, wo jeweils ein Dampfbooteigner zu finden ist. Die Fahrt, beginnend in Konstanz, unter der alten und neuen Rheinbrücke hindurch ist landschaftlich sehr reizvoll. Auf der Insel Reichenau findet man neben dem Bundesbahnsteg und der Zollstation einen Gästesteg. In Stein am Rhein gibt es nach der Brücke und der Schiffslandestelle an einem kleinen Holzsteg eine Anlegemöglichkeit. Jeder Heizer kann auf der Rückfahrt von Stein oder der Reichenau sein Können unter Beweis stellen, denn die Strömung verschlingt sehr viel Energie.

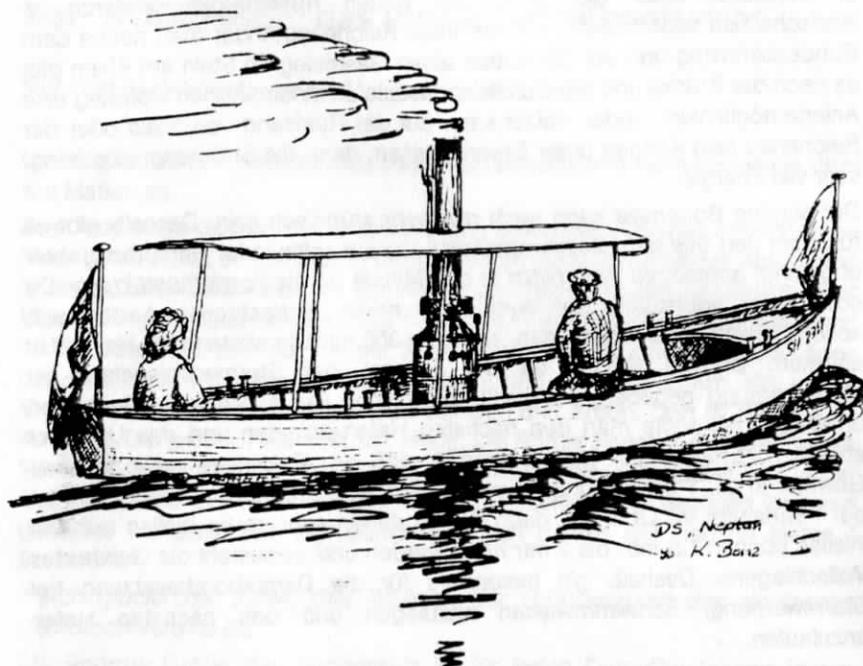
Der schöne Bodensee kann auch mal sehr stürmisch sein. Deshalb gibt es rund um den See den Sturmwarndienst. Darauf sollte jeder Dampfbootfahrer unbedingt achten. 40 *Warnblitze in der Minute* ist die Vorsichtsmeldung. Da sollte jeder Bootsführer das Wetteraufkommen beobachten und evtl. auch schon Schwimmwesten anlegen, sowie im 300 mtr Uferabstand die Heimreise antreten. Bei 90 *Blitzen* (in der Minute) der Sturmwarnleuchten ist Sturmwarnung gegeben, das heißt, auf keinen Fall auslaufen! Wenn man unterwegs ist, sollte man den nächsten Hafen anlaufen und das Unwetter abwarten. Erfahrungen haben gezeigt, daß am Bodensee aufkommende Gewitter in ca. 1 bis 2 Stunden vorüber gezogen sind. Eine große Gefahr ist der Föhnsturm im Obersee, denn dort kommen sehr große Wellen auf. Die Wellen können 1,5 mtr. bis 2 mtr hoch werden und es besteht die Gefahr des Vollschlagens. Deshalb gilt besonders für die Dampfbootbesatzung bei Sturmwarnung, Schwimmwesten anzulegen und den nächsten Hafen anzulaufen.

Allzeit eine sichere und gute Fahrt wünscht allen Dampfbootfahrern

Hermann Mayer, Bodman



DAMPFBOOT \* N E P T U N \*



Technischen Daten meines Dampfbootes

\*\*\*\*\*

Name des Eigners: Max STAUD

Baujahr der Schale: 1920 Bauart: Stahl

Länge: 8,00 mtr      Breite: 1,60 mtr

Baujahr der Maschine: 1977 Zylinder: 2

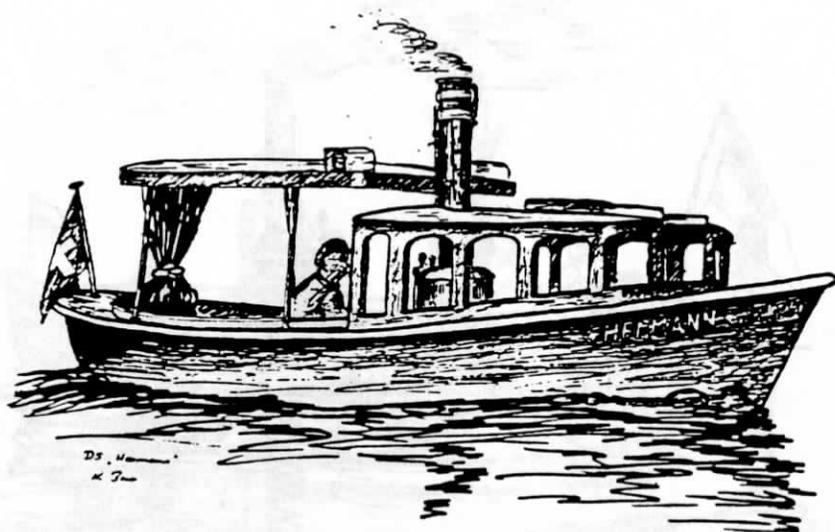
Bauart: Verbund V-Form

Leistung: 10 PS

Kesseltype: Rauchrohr

Beheizung: Holz

# DAMPFBOOT "HERMANN"



## Technischen Daten meines Dampfbootes

\*\*\*\*\*

Name des Eigners: Karl BALL und SOHN.

Baujahr der Schale: Bauart: 1978 Starke Baujahr der Maschine: Zylinder: 1979  
Kunststoffschale Bauart: Maschine mit Hackworth-Steuerung  
Länge: 6.00 Meter Breite: 2.00 Meter Leistung: ca. 6 PS

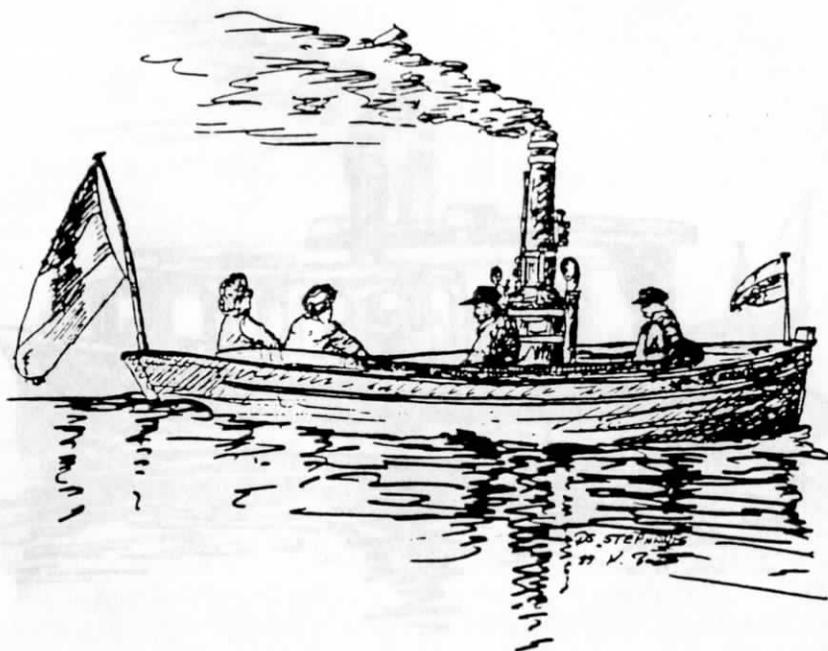
Kesseltype: STANLEY- Kessel

Beheizung: Ölbrenner

Besonderheiten:

Umbauten: 1982 / 1984/85 / 1987/88 / 1988/90

an Maschine; Kessel; Feuerung; Bootsschale.



Technischen Daten meines Dampfbootes

\*\*\*\*\*

Name des Dampfbootes: STEPHANIE

Name des Eigners: Hans GÖTZ

Baujahr der Schale: 1981 Bauart: Rundspant verleimt

Länge: 7,45 mtr      Breite: 2,00 mtr

Baujahr der Maschine: 1979 Zylinder: 2      Kesseltype: steh. Rauchrohrkessel

Bauart: Verbunddampfmaschine      Beheizung: Holz

Leistung: 5 - 6 PS

Besonderheiten:

Doppelsteuerung, bisherige jährliche

Fahrleistung 800-1000 km

# DAMPFBOOT \* P I R M I N \*



## Technischen Daten meines Dampfbootes

\*\*\*\*\*

Name des Eigners: Kurt BENZ

Baujahr der Schale: 1984 / 1985 Bauart: Rundspant  
verleimt

Länge: 5,50 mtr      Breite: 1,68 mtr

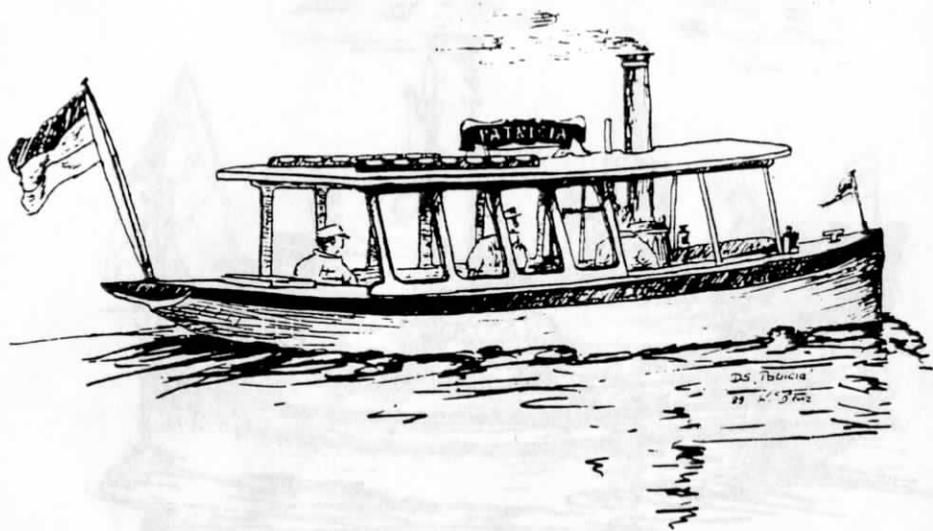
Baujahr der Maschine: 1984 Zylinder: 1      Kesseltype: Rauchrohr stehend  
Bauart: Einzylinder stehend      Beheizung: Holz

Leistung: ca. 3 PS

Besonderheiten:

Eigenbau : Dampfmaschine und Ausbau des Bootes  
1 Mann-Betrieb mit Pinnensteuerung.

DAMPFBOOT \* P A T R I C I A \*



Technischen Daten meines Dampfbootes

\*\*\*\*\*

Name des Eigners: Carl SCHÜNEMANN

Baujahr der Schale: ca. 1905 Bauart: Dampf-Pinasse

Länge: 8,20 mtr      Breite: 2,17 mtr

Baujahr der Maschine: 1980 Zylinder: 2      Kesseltype: Knetsch Siegen

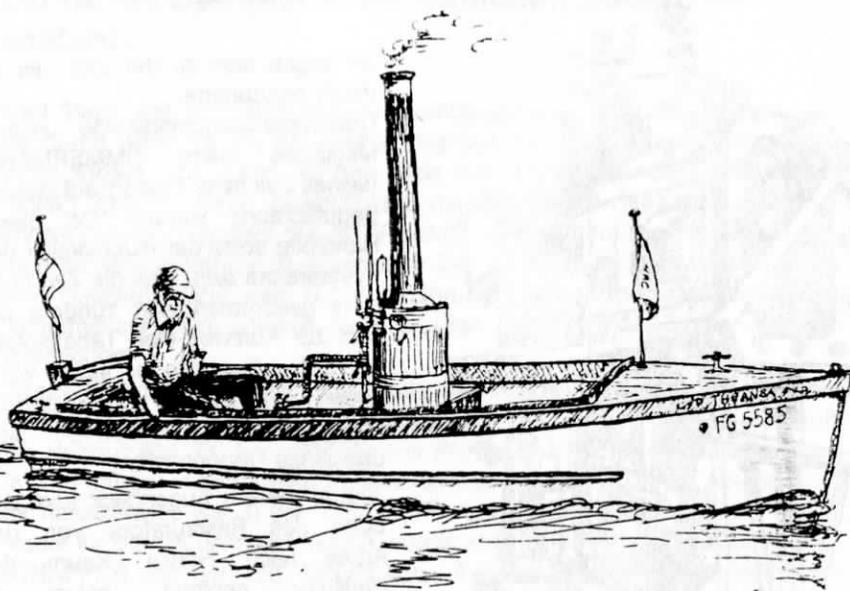
Bauart: Woodam Bau Nr. 2 Verbund      Beheizung: Holz/Kohle

Leistung: 10-14 PS

Besonderheiten:

War als 'Blitz II' in der 10-teiligen Fernseh-Serie 'Das Rätsel der Sandbank' zu sehen.

DAMPFBOOT \* T H E A N S A \*



D/S „Theansa“  
90 H. Benz

Technischen Daten meines Dampfbootes

\*\*\*\*\*

Name des Eigners: Wolfgang PAUSE

Baujahr der Schale: 1976 Bauart: Fiberglas

Länge: 4,50 mtr      Breite: 1,60 mtr

Baujahr der Maschine: 1978 Zylinder: 1      Kesseltype: Knetsch 51 ltr.

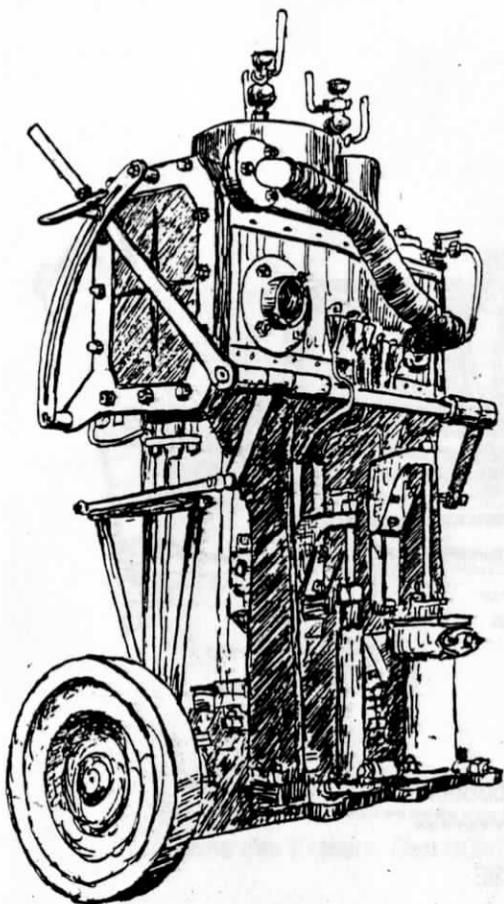
Bauart: Doppelwirkend 7,6 x 7cm B. x H.      Beheizung: Holz

Leistung: ca. 3 PS

Besonderheiten:

Vorbesitzer der "Theansa" war Herr Peter Zimmermann.

Jetziger Liegeplatz Kassel, fährt nun auf der Fulda



QUADRUPLE Dampfmaschine  
 Hersteller: SIMPSON, Strickland u.  
 Co. England  
 4 Zylinder; Durchmesser 44 - 75 -  
 101 - 149 mm  
 Kolbenhub: 87 mm Leistung. ca.8 PS

## Die WEIHE

Es begab sich zu der Zeit, als die frisch restaurierte Quadruple-Dampfmaschine unseres Mitgliedes Herrn ZIMMERMANN, (seines Zeichens Pastor) auf dessen Begutachtung wartete. Ort dieser Handlung sollte der Hobbykeller des Restaurators sein. Weil die Zeit noch nicht gekommen war, zündete er sich zur Kurzweil eine Tabakspfeife an. Dabei benutzte er einen völlig neuen Tabak, und dessen Wohlgerüche durchströmten bald das ganze Treppenhaus.

Just in diesem Augenblick kam der Sohn des Restaurators von der Arbeit nach Hause. Kaum die Haustüre geöffnet, nahm er zwangsläufig eine Nase voll von diesem wunderbaren, für ihn aber fremden Aroma.

Jetzt kommt's :

Im Glauben, daß Herr Zimmermann schon im Keller bei seiner Maschine sei, fragte er seine kleine Schwester : "Sag mal ANJA, segnet der schon seine Dampfmaschine da unten??" (Originalzitat)

Wir fanden das alle so amüsant, daß wir es für richtig hielten, diese Episode zu Papier zu bringen.

Freundeskreis Bodensee  
 gez. Kurt BENZ.

## Ein neues Dampfboot am östlichen Bodensee entsteht.

**Emil Stark**, seit 1977 selbständiger Werkzeugmacher und Maschinenbauer, hat durch seine für die Renovation des D.S "Hohentwiel" geleistete Arbeit Herrn **Kloser** und durch ihn den Kreis der **Bodmaner "Dampfbootleute"** kennen gelernt. Nach Besichtigung der Bootswerft **Wagner** und einer eindrucksvollen Fahrt auf der "**STEPHANIE**" stand für ihn unumstößlich fest, auch so ein Dampfboot in absehbarer Zeit zu besitzen. Die Möglichkeit im Kreis Gleichgesinnter, dem *D.D.V.*, Erfahrung im Bau von Dampfbooten und Dampfmaschinen zu erhalten, faszinierte ihn, und er wurde Mitglied in dieser Vereinigung

Zielstrebig ging's ans Werk. In unmittelbarer Nähe des Heimatortes sollten die Bootswerft und die entsprechenden Zulieferer sein. So kam es, daß die Werft des **Helmut BIATEL** nach Plänen von Professor **SALZMANN** aus Dornbirn das Dampfboot-in *Epoxy West System formverleimt*- bauen sollte. Als Lieferant der Kesselanlage war in der Nähe die Firma **HUGGLER**, die auch die neuen Kessel für die "Hohentwiel" lieferte, vorgesehen. Die Herren Ing. **DENK**, Ing. **SCHAFFER** und Herr Ing. **UHLIG** von "**A B S**" waren von dem Vorhaben begeistert, und empfahlen das Schiff in *Vollklasse* zu bauen. Herr Ing. **SCHAFFER** übernahm die Konstruktion von Schiffskessel, Kondensator, Speisewasservorwärmers und des Ruders.

Für das Projekt, ein Dampfboot zu bauen, hat Herr **E.STARK** es sicherlich verstanden, *kompetente Fachleute mit viel Engagement und Ingeniering* zu gewinnen.

Über die Dampfmaschine, die selbstverständlich im eigenen Betrieb konstruiert und hergestellt wird, schreibt Herr **Stark**:

*Da wir in unserem Hause seit einigen Jahren mit C A D konstruieren, haben wir das komplette Schiff in CAD gezeichnet. (Siehe Konstruktionszeichnung). Die Technik der Dampfmaschine liegt schon mehr als ein halbes Jahrhundert zurück. Ich werde täglich aufs neue gefordert die besten Werkzeuge und Maschinen zu produzieren. Da entschloß ich mich alles Erdenkliche daran zu setzen meine Kolbendampfmaschine "ÖLFREI" zu bauen. Die Materialien der Zylinderlaufbahnen und Spiegelflächen, sowie Kolbenstange, Kolbenstangenführung, Kolben und Kolbenringe so zu wählen, daß ich ohne Öl fahren kann, und den grausigen Ölabscheider nicht am Schiff habe, und zusätzlich den Kessel vor Verölung schütze.*

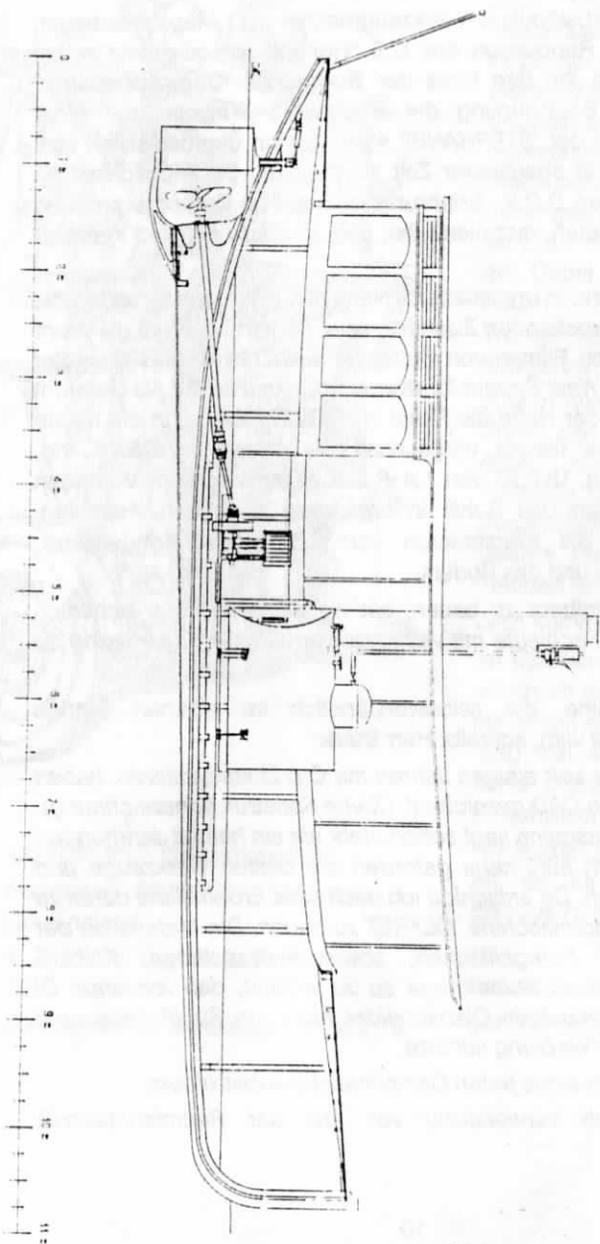
*Das ist sicher der Wunsch eines jeden Dampfmaschinenbetreibers.*

*Möglich wird es durch Verwendung von aus der Raumfahrttechnik*

stammenden Kunststoffen die glasähnliche Eigenschaften aufweisen. Bei Metallen werden verschiedene NITIER-Arten verwendet, die auch die besten Gleiteigenschaften aufweisen.

Das ist sicherlich eine Revolution in der Dampfschiff-Fahrt!

**Emil STARK, Hard, Österreich**



Länge	10.75	Mtr.
CWL	9.00	Mtr.
Breite	2,52	Mtr.
Tiefgang	0.55	Mtr.
Verdrängung	4,40	Ton.

35 ft LAUNCH  
für Herrn Karl Schmid  
Konstruktion  
Prof. Dipl. Ing. H. SALZMANN  
Bootsbaumeister  
A-6850 Austria

## HAVARIE AUF DEM RHEIN

"DS PIRMIN" war noch keine drei Monate alt, als dessen Eigner der Hafer stach und nach Schaffhausen dampfte. Wer dieses Revier kennt, weiß, was dies mit solch einem Boot bedeutet. Stromabwärts ging's ganz gut - aber stromaufwärts.....??? Nun aber der Reihe nach :

Mein Freund und sozusagen "Dampfvater" Max Staud lud mich ein, mit meinem Dampfboot nach Schaffhausen zu kommen. Mit Freude nahm ich diese Einladung an, zumal Max als Kenner dieses Reviers als Lotse mitfahren wollte. So machte ich also an einem Freitag im August 85 vormittags Dampf, und fuhr seeabwärts nach Steckborn um Max, der dort auf mich wartete, mitzunehmen. Von dort ging es in rascher Fahrt stromabwärts nach Schaffhausen, wo nach ca. 4 stündiger Fahrt festgemacht wurde. Nachdem das Boot versorgt war, machten wir uns zusammen mit unserem Freund Toni Schmid noch einen schönen Abend.

Am nächsten Morgen standen wir sehr früh auf, um den dicken Bröcken stromaufwärts anzupacken. Zunächst den Kessel auf Hochdruck gebracht, traten wir die Heimreise an. "DS PIRMIN" hatte ganz schön zu kämpfen, da stellenweise die Strömung so stark wie die Bootsgeschwindigkeit war, und es hieß machmal ans Ufer auszuweichen, wo die Strömung etwas geringer war. Bis Dissenhofen, wo wir unsere Vesperpause, (schweizerdeutsch - Znüni), machten, ging alles ganz gut. Oberhalb Dissenhofen, dort wo die Stömung am stärksten ist, wurde es machmal " ganz schön eng ". Solchermaßen kämpfend dampften wir dahin, bis uns ein plötzliches Durchdrehen (Aufheulen) der Maschine beinahe das Herz im Leibe erstarren ließ.

Was war passiert?

Die Kupplung zwischen der Maschine und der Welle war's. Sie hatte sich ohne Vorwarnung verabschiedet. Bis wir recht wußten was geschehen war, trieben wir schon einige hunderet Meter stromabwärts. Also Anker werfen - aber der hielt nicht in der starken Strömung. So paddelte ich das Boot aus der Strömung in Richtung Ufer, wo Max versuchte, uns an herunterhängenden Ästen festzuhalten, sodass ich herausspringen konnte, um das Schiff festzumachen.

Zum Glück war das Bordwerkzeug so komplett, daß wir in der Lage waren die Kupplung auszubauen. Die Diagnose war zunächst niederschmetternd. Alle fünf Mitnehmer aus Spezialkunststoff hatten sich total aufgerieben, und Ersatzklötze waren auch nicht vorhanden. Ich hätte, nie gedacht, daß aus dieser Richtung jemals Schwierigkeiten zu erwarten wären.

Jetzt war guter Rat teuer. Samstag um die Mittagszeit, kein Fahrzeug in der

Nähe, keine Ersatzteile; nun hieß es 'himen'. Nach einige Überlegungen kamen wir zu dem Ergebnis, wenn wir die defekten Mitnehmerklötze aus einem alten Autoreifen ausschnitten, kämen wir wenigstens noch nach Hause. So meinte also Max, ich sollte mit dem Taschenmesser bewaffnet in das nächste Dorf gehen, um einen alten Reifen aufzutreiben. Dort angekommen, entdeckte ich nach längeren Suchen das gewünschte Objekt in einem Sperrmüllcontainer. Voller Freude über den gelungenen Fund wollte ich ein Stück davon ausschneiden. Doch mit des Geschickes Mächten.....-

In der vorausgegangenen Aufregung ließ ich mein Taschenmesser auf dem Boot liegen, und dieses lag fest vertäut etwa 2Km flußabwärts. Nun war die nächste Entscheidung fällig, entweder den großen Reifen zum Boot tragen, oder irgendwo ein Messer ausleihen. Sicherlich habe ich in diesem Moment eine verdammt schlechte Figur gemacht, -Mitte August, -schönes Wetter, -Bauerngemeinde und Erntezeit, deswegen war alles ausgeflogen. So klopfte ich in bester Hausierermanier Haushaltung um Haushaltung ab, -negativ. Mich nicht aus der Ruhe bringen lassend, machte ich Ich weiter, bis irgendwo Geschirrgeräusche an mein Ohr drangen. Eine Familie war gerade beim Mittagmahl und ich entschuldigte mich zunächst einmal für mein Eindringen, wünschte einen guten Appetit und trug mein Anliegen vor. Dabei schauten mich alle etwas ungläubig und zweifelnd an, sodaß ich mich garnicht mehr getraute vom Dampfschiff zu erzählen und machte aus dem Dampfboot einfach ein Motorboot. (Ein Wochenende in einer schweizerischen Psych. Klinik zu verbringen ist auch nicht gerade das Gelbe vom Ei! ) Erst als ich für das Messer noch 20.-DM anbot, bekam ich es, dann allerdings ohne Pfand! Auf dem Weg zum Container blickte ich nochmals zurück und sah, daß sich sämtliche Familienmitglieder die Nase hinter der Fensterscheibe plattdrückten. Irgendwo nahmen die mir die Sache nicht ganz ab. Dankend brachte ich das Messer nach getaner Arbeit wieder zurück, und ging wieder zu Fuß zum Boot. Auf dem Schiff angekommen wurden mit dem Taschenmesser die Gummistücke formgerecht ausgeschnitten und in die Kupplung eingesetzt.

Der Rest ist schnell erzählt :

Die Kupplung hielt trotz starker Bedenken. (Die Gummis versahen noch den ganzen Sommer ihren Dienst zufriedenstellend.) Abschließend möchte ich noch feststellen, daß dieser Ausflug mein abenteuerlichster war, und amüsant war er zudem auch noch. (Messer ausleihen, verdutzte Gesichter)

Während ich für die Hinfahrt ca. 4 Stunden und 3 Sack Holz brauchte, waren es für die Heimfahrt ca. 8 Stunden (ohne Reparatur!) und 9 Sack Holz.

Kurt BENZ, Reichenau

## Unruhe in der Gartenwirtschaft

An einem schönen Sonntag ging es mit der "STEPHANIE" seeaufwärts. Bei bester Stimmung erreichten wir den SCHWEIZER ORT ALTNAU: In der "Krone" am Hafen sollte Rast gemacht werden. An der Kaimauer, direkt vor der Gartenwirtschaft, fanden wir einen Anlegeplatz. Wie es bei Dampfbooten so üblich ist, hatten wir beim Anlegen wieder einmal zuviel Dampf. Das Sicherheitsventil begann zuerst langsam, dann aber mit vollem Druck abzublasen. Die in der Nähe sitzenden Gäste und Hunde wurden unruhig. In diesem Moment sprangen meine Freunde "Stumpen-Hermann und "Kleiner Meier" aus dem Boot. Hans Meier rief: "Hermann komm, wir stehen lieber hinter den Baum, bevor's den Kessel verreibt" Es entstand eine verständliche Unruhe im Gartenlokal, und wir ernteten mißbilligende Blicke des Personals. Als Gäste und Kessel sich beruhigt hatten, war es doch noch ein angenehmer Aufenthalt in Altnau.

Hans Götz, Bodman

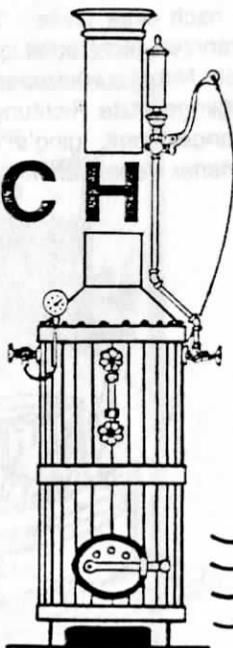
### Dampfkessel für Ihr Boot

TÜV.-Gepr. und zugelassen

# A. KNETSCH

KESSEL- UND MASCHINENFABRIK

5900 SIEGEN TEL 0 27 62 / 70 31 oder 70 32



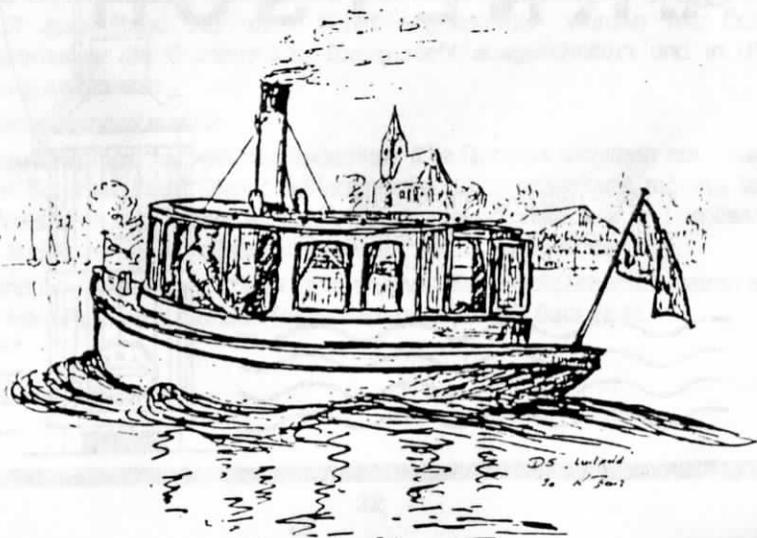
## Interessantes und Amüsantes eines Dampfboot-HEIZERS am Bodensee

Alle aktiven Freunde und Gönner in Sachen DAMPF, kennen *den*, der fast immer dabei ist, wenn es am Bodensee etwas zum Heizen gibt, um Dampf zu machen.

Begonnen hat die ganze Geschichte in der Werkstatt von Hans GÖTZ mit seiner "STEFANIE", wo so manches seinen Anfang nahm, und bis heute immer wieder sehr schöne Aktivitäten zu erleben sind. Hoher Stellenwert hat in meinen Augen das 'Aktiv-Sein' mit den Booten, die Fahrten über das Wasser, und das Erlebnis mit der immer wieder bunt gemischten Mannschaft und Gästen. Bei so vielen Fahrten bei denen ich dabei sein durfte, weiß man einiges zu erzählen. Alles aufzuschreiben würde ein Buch füllen - wir aber wollen bei der Heftform bleiben.

### Nebelfahrt am Vatertag!

Besonders lustige Gäste waren an jenem Tag die Musikanten einer bekannten Volksmusikgruppe. Kurz vor der Abfahrt des Dampfbootes spielten diese für die zu Hause bleibende Frau des Kapitäns "*Reh-braune Augen*", und los ging die Fahrt auf den noch mit Morgennebel bedeckten See. Neu war der Kompass - die Richtung angepeilt- und mit Abschiedsweisen im Ohr ging es ganz gut voran. Der Schiffsführer, immer nach dem Kompass schauend, sagte nach einer Weile : "*Der Kompass spinnt !*" aber vom Heizer und den Musikanten nicht ernst genommen, ging's lustig weiter. Kurze Zeit darauf ging der Nebel zurück, und man sah nun wohin die Reise ging, nämlich in die entgegengesetzte Richtung ! Schnell umgedreht, von der Musik ein neues Lied angestimmt, ging's dem alten Ziel entgegen. Hat da vielleicht das "*Bodmaner Nebelmännle*" am Kompass gedreht ???



## Nachtfahrt zur Marienschlucht

Bis vor zwei Jahren wurde die Marienschlucht sehr oft angefahren. War es nach Feierabend, oder von einer größeren Fahrt zum Abschluß eingekehrt, immer traf man dort Gleichgesinnte, und wir verlebten manche frohe Stunden. Weil es immer so schön war, und die Zeit wie immer bei solchen Gelegenheiten viel zu kurz, mußte die Heimreise oftmals bei Nacht angetreten werden.

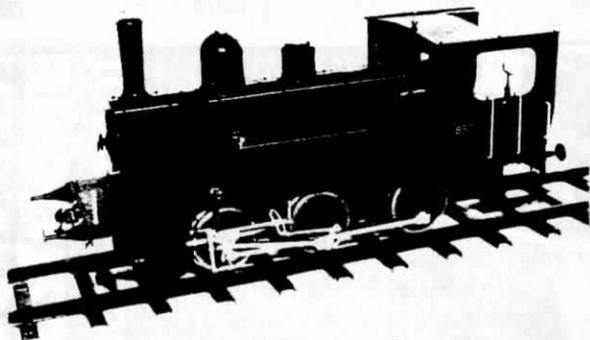
Auf diese Weise kam auch "DS PATRICIA" zu ihrer ersten *Nachtfahrt*. Dieser Umstand bereitete deren Eigner beträchtliche Stirnrunzeln, was aber bei der herrschenden Dunkelheit kaum jemand aufgefallen sein dürfte.

Ein andermal wurde beim Lieder und "Stanzerl"-singen die Zeit total vergessen. Diese Superstimmung ließ sogar eine Urlauberin aus Niederösterreich das letzte Kurs-Schiff nach Überlingen verpassen. Kurzerhand wurde sie mit einigen Stunden Verspätung mit dem Dampfboot über den See gefahren. So nett sind eben nur Dampfbootleute!

Für Wanderer, die zu Fuß die Marienschlucht besuchten, gab der Wirt zu später Stunde Fackeln aus; mit diesen konnten sich die Leute selbst 'heimleuchten'. Die Fackeln waren dann bei Karl SAILER in Bodman abzugegeben - somit war die Grundlage geschaffen, wieder zur Marienschlucht zu dampfen. *So einfach ist das!!*

*Sie sehen also - der Platz eines Heizers auf einem Dampfboot ist der interessanteste - das versichert Ihnen:*

*Karl SAILER, Bodman*



## Ball & Sohn

Maschinenbau und  
Eisenbahnmodelle

CH-8260 Stein am Rhein  
Degerfeld Tel. 054 / 41 37 39

Bei Reservierungen sind wir Ihnen behilflich

# Verein Bodensee-Schiffahrt-Museum

Sitz Konstanz

Wenden Sie sich  
vertrauensvoll an uns

Postfach 6639, D-7750 Konstanz

Telefon: 075 311 297 06 / 298 97

Telefax: 075 311 298 66 oder

Postfach 388, CH-8280 Kreuzlingen/TG

Erlebnisreiche Fahrten mit  
dem Salondampfschiff  
HOHENTWIEL



DS "HOHENTWIEL"

1913

Halbesalonschiff mit Seitenradantrieb

Bauwerft.....Escher, Wyss & Cie., Zürich

Schiffswerft Friedrichshafen 1911 - 1913

Rigier.....Seit 1984 Internationales Bodensee-Schiffahrtsmuseum

Technische Daten	1913	1934/35	1990
Länge über alles	56,85 m	56,85 m	56,85 m
Länge in der CWL	53,50 m	53,50 m	53,50 m
Breite über alles	13,00 m	13,00 m	13,00 m
Breite über Hauptspant	6,50 m	6,50 m	6,50 m
Tiefgang beladen	1,33 m	1,43 m	1,43 m
Verdrängung beladen	331,0 t	377,6 t	358,0 t
Höchstgeschwindigkeit	31,0 km/h	31,0 km/h	30,0 km/h
Dampfkessel	2 Flammrohr-Rauchrohrkessel mit Überhitzung		
	Druck 11 bar ab 1990 Ölfeuerung 14,8 m <sup>3</sup>		
Maschinenart	Schrägliegnede 2 Zyl.-Heissdampf-Verbundmaschine (Escher-Wyss) Leistung 950 PS		
Besatzung	ab 1990 1 Kapitän 1 Steuermann 2 Maschinisten, 1 Bootsmann, 1 Matrose		

# eisenbahn illustrierte macht Dampf

aber nicht nur über die dampfenden Lokomotiven  
berichtet die große deutsche Monatszeitschrift für Eisen-  
bahnrunde und Modellbau.

Umfassende Artikel behandeln alle Gebiete des Vorbilds  
und des Modellbaus. Regelmäßig wird über die DB, DR,  
ÖBB, SBB, Kfz, W, K, F, U und Schmalspurbahnen  
berichtet. Neben den Modellbahn-Neuheitenbesprechun-  
gen in allen Nenngrößen gliedert die Eisenbahn illustrierte  
die sonst oft stiefmütterlich behandelten Bereiche Groß-  
bahnen und Schmalspurbahnen in besonderen Beiräten. Groß-  
bahnen Lokomotiven, Vorbildtechnik, Dampf- und elektrifizierte  
Trassen, Tugs für Modellbahntechnik und Gleisplanvorläu-  
fe, das Programm, die Eisenbahn illustrierte erscheint  
monatlich im Schönmann Verlag, Schönmannhaus.

Postf. 10 60 67 2800 Bremen 1

Tel. 04 21 / 3 69 03-72

Einzelverkaufpreis DM 7,50

Jahresabonnementspreis

für 12 Hefte DM 84,-

einschl. Porto und

Verpackung

für Ausland DM 90,-



# Modellbau



Informationen und Rat-  
schläge, Baupläne und  
Grundlagenmaterial für  
alle Bereiche - Flug-  
zeuge, Schiffe, Fahr-  
zeuge, Dioramen und Fi-  
guren - findet die große  
Modellbauer-Familie in  
diesem Spezialmagazi-  
nin. Monat für Monat  
neu - farbig - interes-  
sant.

Pro Heft DM 6,50  
Jahres-Abo für 12 Hefte DM 66,-

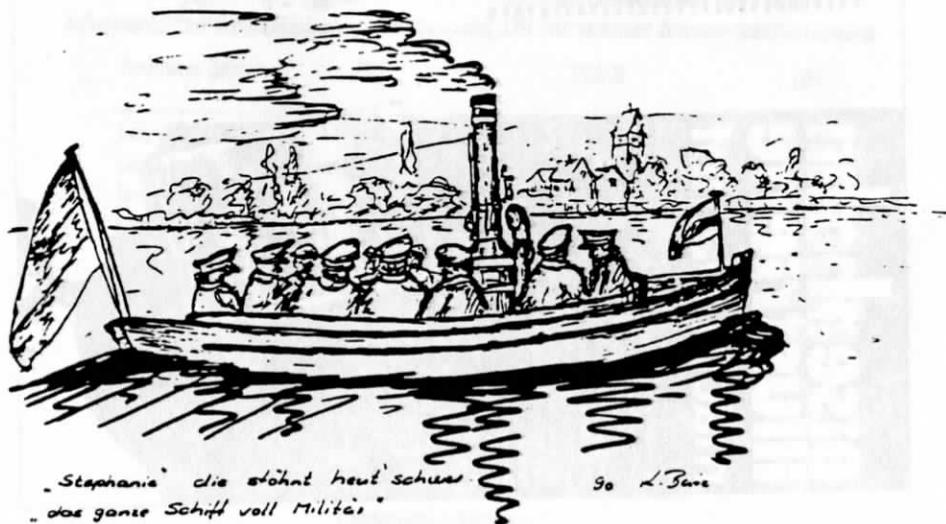
Kostenlose Probeexemplare von  
**SCHÜNEMANN BREMEN**  
Abt. B 2800 Bremen 1 Postfach 10 60 67

## BEFÖRDERUNGSSTAU

Die NATO-Generale der Heeresflieger tagten auf dem Flugplatz *Neuhausen ob Eck*. Das Tagungsprogramm verlangte nach einer Auflockerung, und der nahe gelegene Bodensee lockte mit einer Schifffahrt.

Im Vorfeld der (militärischen) Planung wurde ich gefragt, ob ich bereit wäre, mit meiner "STEPHANIE" die Generale ( 6 seltene Exemplare) auf hoher See zu übernehmen, und nach Bodman zu bringen. Ich sagte zu, und wartete auf den Tag X. Dieser war nicht zu übersehen, schon am Morgen rollten Militärkolonnen mit Sicherheitskräften, Sanitätern, Verpflegungsleuten und dergleichen mehr in unser Dorf ein. Plötzlich sah man nur noch Uniformierte. Zelte wurden aufgebaut, Funkwagen installiert und - ganz wichtig - ein "Riesen-Kaltes-Büfett" aufgebaut.

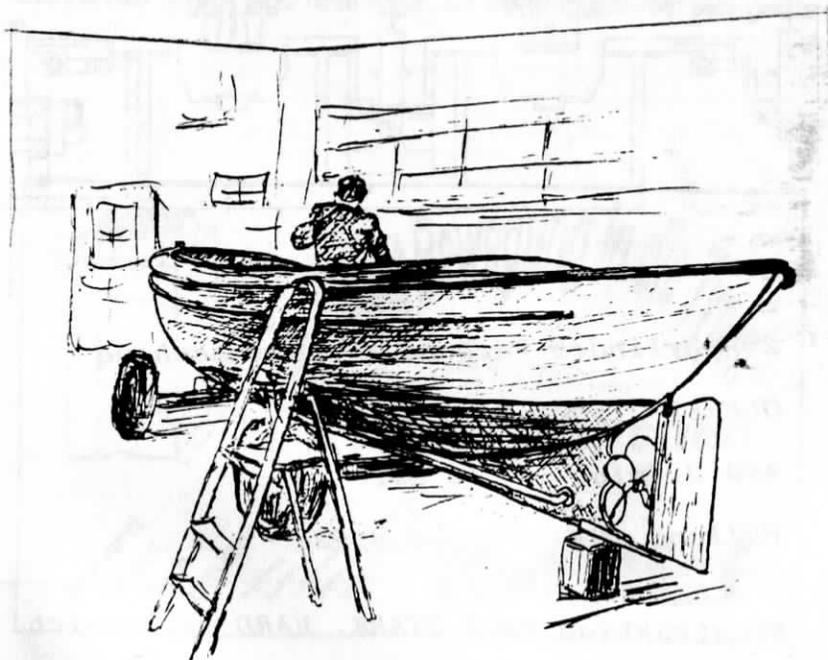
Bei all diesen Uniformierten kam ich mir mit meiner "STEPHANIE" doch etwas *deplaziert* und *sehr zivil* vor. Um in diesem militärischen Rahmen ein etwas besseres Bild abzugeben, überlegte ich mir, ob nicht wenigstens *ein* Besatzungsmitglied in Uniform an Bord von Nutzen wäre. Es lag am nächsten, den Oberförster und (HOF)Jäger des Gräflich - Bodmanschen Hauses anzuwerben. Es gelang, Herr Kunzelmann kam in der Galauniform, und die Fahrt konnte losgehen.



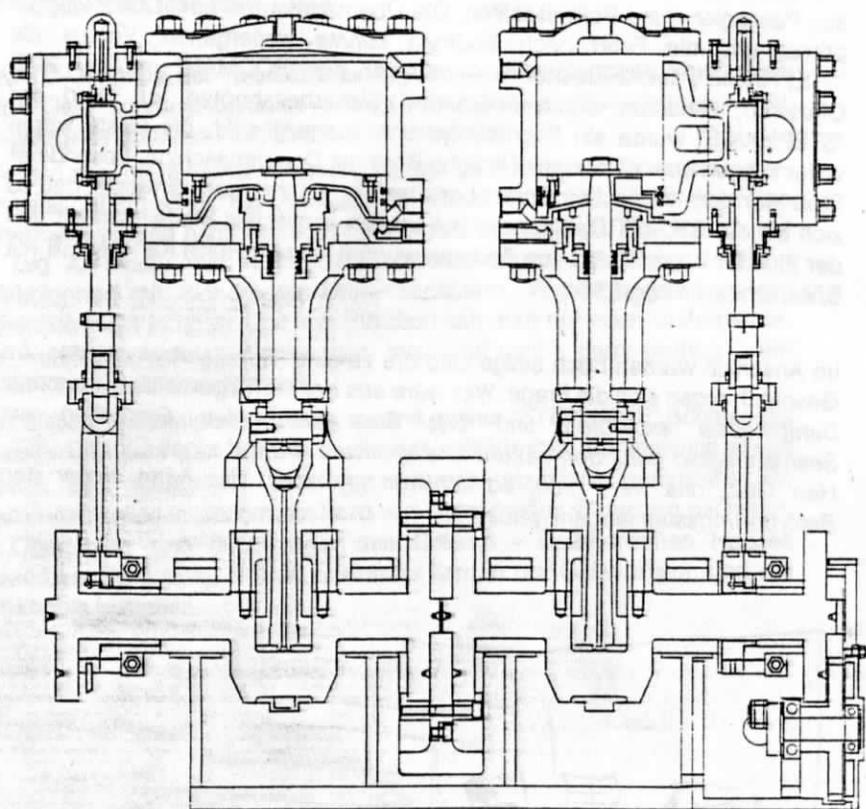
"Stephanie" die stöhnt heut' schwer  
das ganze Schiff voll Militärs  
Der Schiffes zieht die Stirne grous  
"hoffentlich hält der Bossen aus"

Pünktlich fuhren wir in Richtung Mainau, und sahen schon bald den Konvoi aus Passagier - und Polizeischiffen. Die Übernahme auf 'hoher See' klappte prima, und die Fahrt nach Bodman konnte weitergehen. Voraus die "STEPHANIE", leicht überladen - dahinter die "BODMAN" mit ca. 200 Offizieren, eskortiert durch Polizei- und Sicherheitsbooten. An Bord der "STEPHANIE" wurde ein Begrüßungstrunk ausgeschenkt, die Gäste waren voller Fragen über das ungewöhnliche Boot mit Dampfmaschine. Besonderer Stolz war dem englischen General anzusehen, als ihm gesagt wurde, daß es sich bei der STUART Dampfmaschine um ein englisches Modell handelt. Bei der Einfahrt in den Hafen von Bodman wurden wir von Herrn Karl SAILER mit Böllerschüssen begrüßt.

Im Anschluß wurden noch einige Offiziere zu einer Rundfahrt eingeladen. Im Gespräch ergab sich die Frage: *Was wäre aus der NATO geworden, wenn der Dampfkessel explodiert und das Boot samt den Generälen ein Seemannsgrab gefunden hätten?* Die spontane Antwort eines Offiziers: *"Ach, Herr Götz, das wäre nicht so schlimm gewesen, das hätte sicher den Beförderungsstau elegant gelöst!"*



Ein "Horst WAGNER - Boot"-(DB 'PIRMIN')- im Bau.



2 - Zylinder Verbund - Dampfmaschine

ÖLFREI (ohne Heißdampföl)

480 U /min.      12 bar

Füllung 40%      - 18,8 PSe

Konstruktion Emil STARK, HARD Österreich

# Dampf-Zukunftsperspektiven am Bodensee

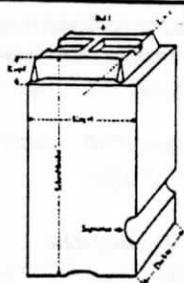
Junge dynamische Männer bauen Dampfboote, vertrauend auf die Erfahrung der Vereinsgründer, unter teilweise Einsatz modernster CAD Computer, und auch mit Hilfe von CNC Anlagen.

In naher Zukunft erwarten wir die Fertigstellung von verschiedenster Dampfbooten:

I. **Karl SCHMID**, Wasserburg - ein ganz verrückter Dampfbootnarr- wartet sehnsüchtig auf die Auslieferung seines 10,5 mtr langen Holzbootes von der BIATELL-Werft aus Hard. Ebenso aus Österreich kommt die Dampfmaschine, gebaut von der Fa. STARK aus Götzis.

II. **Carl BALL und Sohn** aus Stein am Rhein, sind schon im Besitz eines neuen 8.5 mtr "Wagnerbootes" aus Bodman. Eine Verbund- maschine eigener Konstruktion und Herstellung wird das schöne Schiff bald auf Rhein und Bodensee antreiben.

III. **Emil STARK**, Götzis, ein dynamischer Jungunternehmer aus Vorarlberg, der beim Anblick einer Dampfmaschine schier ausflippt, sowie sein Partner Herr SCHAFFER, ein *Dampfprofi* aus München, freuen sich sehr auf das von Ing.SALZMANN aus Dornbirn konstruierte und von der Biatell-Werft hergestellte Boot. Bei der Eigenkonstruktion seiner Verbundmaschine beschränkt Herr STARK ganz neue Wege, auf die die "Fachwelt" sehr gespannt ist.



*Jetzt kommt Bewegung in die Typen*  
**DTP-  
Drucksachen**

Druckerei  
Romer  
Buch +  
Offsetdruck

Postfach 15  
Postfach 84 19  
7150 Kempten  
Telefon 07331/921183  
Telefax 07331/92113

**romer**

IV. **Hansjörg DOMEISEN**, Schaffhausen, wie viele andere Dampfbooteigner ein erfahrener Schiffmodellbauer, hat endlich zum Maßstab 1 : 1 gefunden! Erstmals am Bodensee wird eine amerikanische 24 Fuß Dampfbootsschale, 7,15 mtr, Marke "ELIOT BAY" in Eigenausbau fertiggestellt. Als Antrieb wird die von Herrn Domeisen selbst restaurierte "SEMPLE" 10 PS Maschine und Kessel (ex NEPTUN) Verwendung finden.

V. Unser Mitglied Nr. 100 **Norbert DRECHSLER**; der Dritte im Bunde der zornigen, dynamischer junger Männer, wird zur nächsten Saison stolzer Eigner eines 8,5 mtr Bootes sein. Sicherlich wird Horst WAGNER, Bodman, nach den Vorstellungen von Herrn DRECHSLER ein sehr elegantes Boot fertigen. Der Antrieb :auch hier eine Verbundmaschine Marke "BEAUMARAIS" im eigenen High-Tech Betrieb hergestellt. Dank ihrer Leistung will Norbert später einmal das "Blaue Band" der Dampfboote am See erringen! (Anm.der Redaktion :Herr Götz sinniert schon jetzt darüber, wie er seine Vorherrschaft auf diesem Gebiet erhalten kann!)

## B O D M A N - der Geburtsort des D.D.V.



### Staatl. anerkannter Erholungsort

*Das Wasser-, Wander-, Apfelparadies am westlichen Ufer des Bodensees und am Fuße der Wälder des Bodanrück*

*Günstige Übernachtungsmöglichkeiten in Hotels Gasthöfen und Privatzimmern!*

*Im Frühling Blüte - Im Herbst Ernte von einer halben Million Obstbäumen*

*Schiffs-Tagesausflüge und Mondscheinfahrten bei Kerzenlicht*

*Auskunft und Prospekte:*

*Verkehrsamt 7762 Bodman-Ludwigshafen*

*Tel. 07733 / 5486*

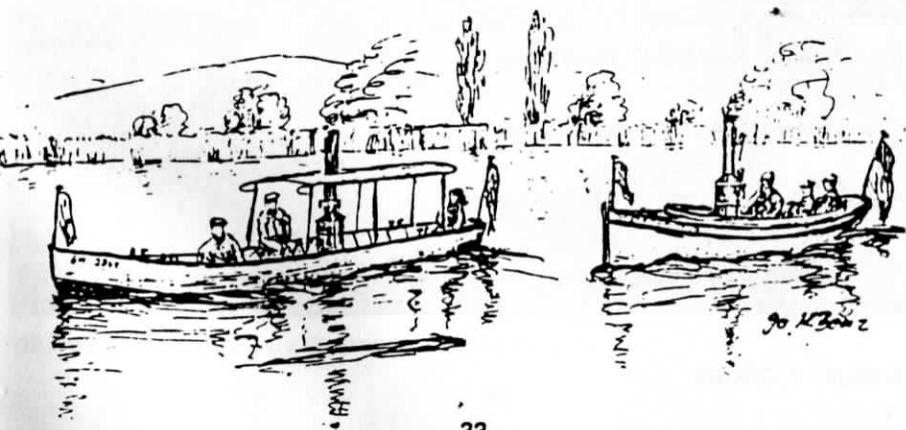
VI. **Richard GSELL**, Baden bei Zürich auch dem Kreis der jungen Dynamiker zugehörend, baut derzeit eine stehende Schiffsdampfmaschine. Bisher einzig am See: eine HEUSINGER-Steuerung, eine sonst übliche Lokomotiv-Steuerung- soll zur Umsteuerung der Maschine verwendet werden. Die Vorstellungen von seinem Dampfboot: es soll genügend Wohn- und Koch-gelegenheit an Bord bieten. *Wir melden uns heute schon zum 'Kapitän's Dinner' an!*

VII. **Konrad TRÜMLER**, Schaffhausen, baut derzeit an einem besonderen Dampfboot. In einem "Weidling" Rumpf wird eine "SEMPLÉ" 1 Zylinder 5 PS Maschine installiert. Die Kraftübertragung erfolgt mittels Rollenkette auf ein Heckschaukelrad mit verstellbaren Schaufeln! Inbetriebnahme 1991.

VIII. Schritt für Schritt wird ein Bodenseeschiff mit Geschichte von einer Eignergemeinschaft, den Herren **GÖTZ, SAILER, SCHIFFERDECKER** und **FORSTER**, restauriert und mit einer besonderen Dampfmaschine versehen. Die Schale, eine ehemalige Hafenbarkasse aus Hamburg von 12,5 mtr Länge war seit 1916 am Bodensee in Betrieb. Als "GUSTAV PRYM" jahrzehntelang das Ausflugsboot der Stadt Konstanz, später als Grenzschutz- und Zollboot im Dienst, wurde es noch viele Jahre von der Feuerwehr Konstanz als Feuerlöschboot eingesetzt. 1986 wurde es von der Eignergemeinschaft von einer Schrottfirma erworben, und so vor dem engültigen "AUS" bewahrt. Zu diesem traditionsreichen Schiff passt nur eine entsprechende Original-Dampfmaschine. *Glückliche Umstände und entschlossenes Handeln* machte die Eignergemeinschaft zu Besitzern einer 3-fach Expansionsmaschine Marke "SISSON", Baujahr 1906, aus England. Dampfessel-Ölbefeuert- und Maschine haben schon ihre Probeläufe mit Erfolg bestanden, wie wir am Dreikönigstreffen in Bodman es selbst miterlebt haben.

*Vertrauensvoll sieht die "DÄMPFLERGEMEINDE" in die Zukunft, und bald wird das "DS Hohentwiel" und die Flotte der Dampfboote unseren Bodensee bereichern, und das Erscheinungsbild unserer schönen Heimat mitprägen.*

Leo Sauter, Konstanz



**DAMPFMASCHINENBAU BIS 30 PS**

**REPARATUREN UND UMBAU  
AUF OLFREIEN BETRIEB**

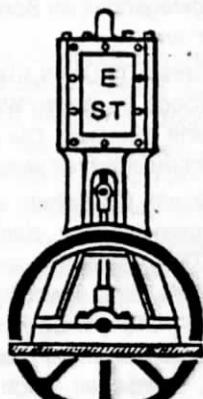
WERKZEUG-, VORRICHTUNGS-  
MASCHINEN- UND PROTOTYPENBAU  
AUF CAD/CAM SYSTEME

KONSTRUKTIONSSCHLOSSEREI FÜR  
MASCHINENBAU

BERATUNG - KONSTRUKTION - ENTWICKLUNG  
VOM PROTOTYP BIS ZUR SERIENFERTIGUNG  
ALLES AUS EINEM HAUSE

Emil Stark

A-6540 GÖTZIS, Hammerstraße 48  
Telefon 05523/4739, Fax 05523/4735-7



**STARK WERKZEUG Ges. m. b. H.**



**JUBILÄUMS-Heft des Freundeskreises Bodensee im Deutschen  
Dampfbotverein.**

Redaktion: Hans GÖTZ, Bodman und Leo SAUTER, Konstanz

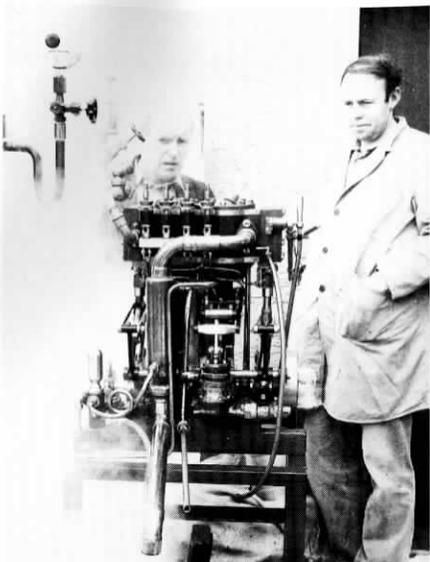
Illustrationen : Kurt BENZ, Reichenau

Fotographien : Archiv Freundeskreis

Repros der Foto: Klaus ROMER, Konstanz

Frei finanziert durch Spenden unserer Mitglieder am Bodensee und unserer  
Inserenten.

Auflage : 300 Stück



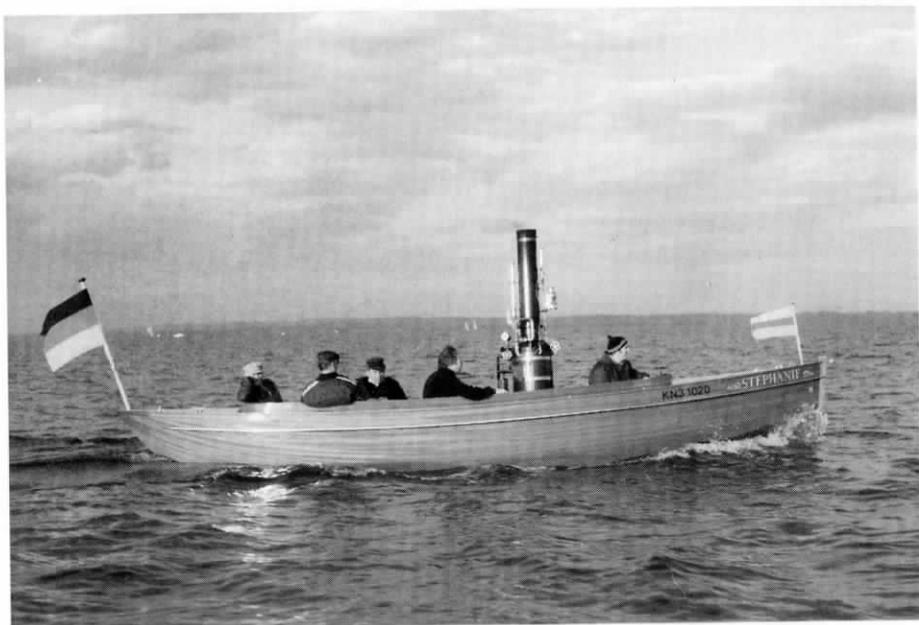
Dampfpionier Max Staud



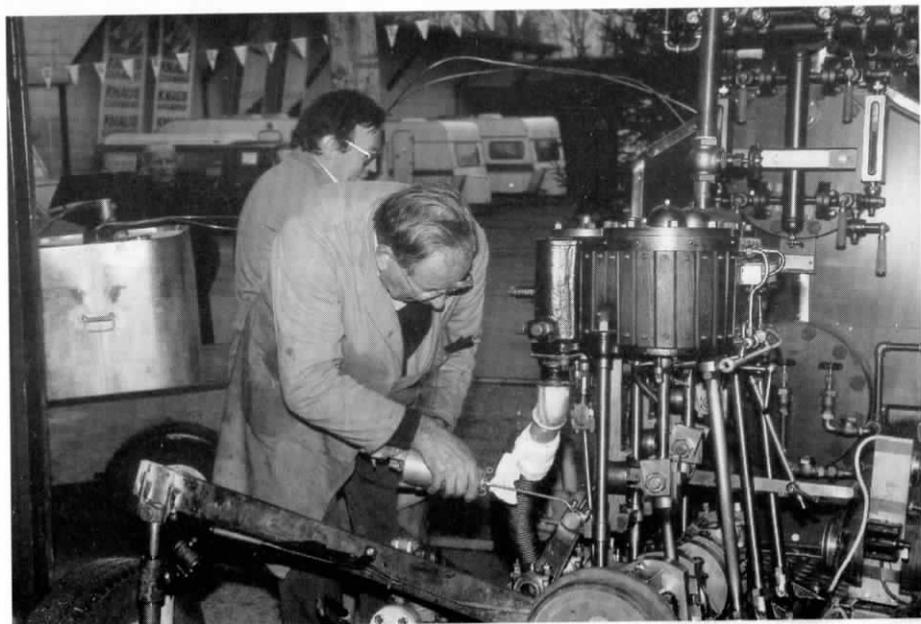
Dampfbootschale im Bau



"DB Neptun" Begegnung vor Gottlieben, Abdampfen 1984



"DB Stephanie" in voller Fahrt



Bald wird diese "Sisson"-Maschine das "DB Gustav Prym antreiben.