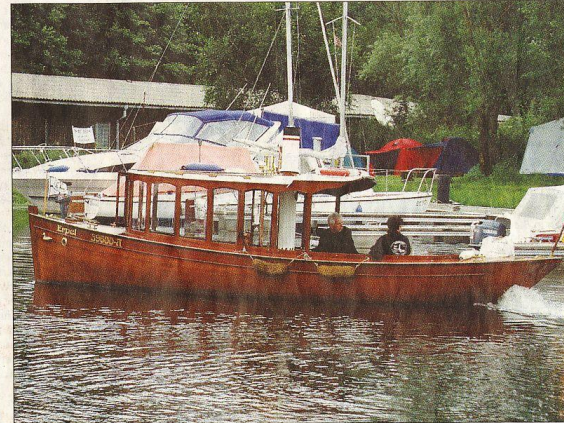


Harry Richter hat Boot und Maschine selbst gebaut.



Die „Erpel“, Schiff des Vereinsvorsitzenden Börsig, läuft aus dem Plauer Hafen aus.

## Dampfschiffer gingen in Plau in See

Deutscher Dampfboot-Verein ist mit fünf sehenswerten Booten zu Gast

**Plau am See** • „Pluto“ will nicht so richtig und muss erst in Schwung gebracht werden. Sein Kessel geht nämlich immer wieder aus. „Pluto“ ist ein Dampfboot und nahm wie einige seiner seltenen Artgenossen am Treffen des Deutschen Dampfboot-Vereins am Wochenende in Plau am See teil.

Dr. Busch und seine Crew haben den Fehler schnell gefunden, der das Auslaufen der blansschwarzen Dampfschuppe aus der Plauer Marina verhindert. Mit der Maschine, einem Modell von 1911, ist alles in Ordnung, nur die Batterien neuester Technik haben schlapp gemacht. Aber Ersatz ist unterwegs und bald kann die Mannschaft stolz verkünden, dass der Kessel „Dampf aufgemacht“ hat. Das wird auf den längsseits liegenden Booten mit großem Hallo quittiert, denn die Dampfbootfahrer sind eine verschworene Gemeinschaft. Das heißt aber nicht, dass sie die Neugier der Schaulustigen und die faszinierenden Fragen angesichts der Fahrzeuge aus längst vergangenen Zeiten nicht be-

friedigen: Ewald Hackenbruch, Schatzmeister des Dampfboot-Vereins und Skipper einer sieben Meter langen Dampfschuppe, sitzt neben seiner Zweifach-Expansionsmaschine. Er erklärt, wie der Dampf in den Kolben in zwei Phasen entspannt wird und die dabei freierwende Energie direkt die Schraubenwelle antreibt. Hohe Drehzahlen wie moderne Außenbordmotoren kennen die Dampfantreiber nicht. Die Maschine seines Bootes dreht maximal 600 Umdrehungen, berichtet Hackenbruch. „Die ist sie aber noch nie gelaufen“, schmunzelt er.

Verein in Begeisterung für alte Maschinentechnik

Das Drehmoment ist so gewaltig, dass es in Verbindung mit großen Schrauben auch bei niedriger Umdrehungszahl für ausreichend Geschwindigkeit sorgt. Hackenbruch ist ehemaliger Berufsschullehrer für Bauwesen und hat für den Bau seines Bootes von den ersten Planungen an 20 Jahre gebraucht. Es ist die alte, unverwüsthliche Technik, die die Dampfboot-skipper und insgesamt 200 Vereinsmitglieder vereint. Einige sind als Berufsschiffeleute sogar noch auf Schiffen mit Dampfmaschinen gefahren. „Wir wol-



Ewald Hackenbruch und seine geliebte Dampfmaschine.

len einfach mit Dampf Vergnügen haben“, lacht Ewald Hackenbruch und zeigt begeistert, wie man die Maschine auf Rückwärtsfahrt umschaltet, ein Getriebe gibt es nicht, die Kolben wirken direkt auf die Schraubenwelle.

Ohne eine gehörige Portion Eigenleistung geht nichts beim Dampfbootbau, das berichtet auch Harry Richter, der mit seinen Crewmitgliedern Stephan Müller und Ralph-Peter Stolle sein Schiff „Petit four“ nebenan festgemacht hat. Allein ein Jahr

hat er gebraucht, bis die Maschine zusammengebaut war. Jedes Teil hat der Werkzeugmachermeister selbst angefertigt oder bearbeitet und dann den Mahagoni-Rumpf darum herum gebaut. Jetzt sitzt er im weißen Maschinistenanzug hinter seiner 4,9 PS-Maschine und erklärt stolz die technischen Feinheiten. „Das hier ist die Speisepumpe“, zeigt er auf eine kleine Vorrichtung und setzt sie in Gang. „Sie holt das Wasser zur Dampfherzeugung von aussehbords.“ Weil ohne Wasser im

Kessel gar nichts geht, ist die Pumpe doppelt vorhanden.

Die Maschine der „Petit four“, was nichts anderes als „kleiner Schornstein“ heisst, verbrennt Kohle und erzeugt sechs Bar Dampfdruck. „Petit four“ ist auch der französische Ausdruck für ein kleines Kuchenkonfekt, einen echten Leckerbissen. Auch das ist passend für ein Dampfboot, denn Leckereien für den Technikfreak oder Shiplover sind sie alle.

Am Anleger der Dampfveternaren steht Mitorganisator Stefan Schlaak. Das Dampfboottreffen in Plau solle zur Tradition werden, findet er. Der Boots-ausrüster freut sich, „dass mit Hilfe des Fremdenverkehrsvereins schnell und unkompliziert Quartiere für die Bootcrews gefunden werden konnten.“ Auch für die der „Erpel“, die gerade durch den Hafen tuckert. Sie ist das Schiff des Vereinsvorsitzenden Heribert Börsig. Wie viele Dampfboote ist sie ein moderner Bau, allerdings nach einer altbewährten Konstruktion: Vorbild war eine amerikanische Hafenbarkasse von 1900. Das war die Zeit, als auch die Ozeanriesen noch mit Dampfmaschinen führen. Heribert Börsig ist so dampf begeistert, dass auf seinem Schiff auch der Teleskessel mit Dampf beheizt wird.

Philip Schroeder