

Die Dampfnostalgie, die sich seit den 70er Jahren entwickelt hat, erstreckt sich nicht nur auf Schienenfahrzeuge. Auch Boote und Schiffe, von den legendären Schaufelraddampfern bis zu kleinen Booten mit wenigen PS, werden von Fans neu entdeckt, restauriert und vor allem heiß geliebt.

Zunächst waren die Schmetterlinge überm See schneller als Herbert „Chräsi“ Schuler mit seinem 1993 in England gekauften Seitenrad-dampfboot, der Liberty Belle. Sie ist 1987 gebaut worden und hat wohl nie wirklich funktioniert. Erst seitdem der Bau-fachmann, der zwar keine Ahnung von Dampfmaschinen, dafür aber als Enkel eines Fischers eine große Liebe zum Wasser hat, die Mechanik komplett überholen ließ, konnte er die zweieinhalb PS richtig ausfahren.

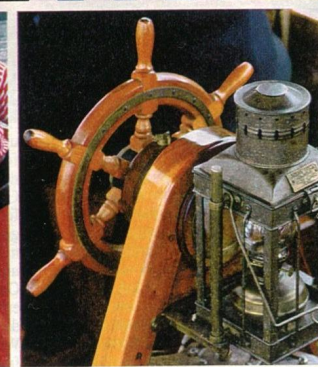
Vor drei Jahren stellte der Bootsbesitzer sein knapp acht Meter langes Spielzeug von Öl auf Kohle um, zuvor ließ er bewegliche Schaufeln einbauen, die den Wirkungsgrad der Antriebsanlage wesentlich verbesserten. Nun kann der 57-Jährige mit seiner Zwei-Zylinder-Frischdampfmaschine vernünftig über den Vierwaldstätter See schip-pern; bei Dampfboot-Treffen macht das schneeweiße Unikum eine gute Figur. Und dank dem abmontierbaren Marki-sendach kann der kleinste Raddampfer der Schweiz auch den berüchtigten Föhnstürmen trotzen.

Auf sechs Schweizer Seen verkehren derzeit 15 historische Dampfschiffe, davon allein fünf auf dem Vierwaldstätter See. Manche stammen aus der traditionsreichen Züricher Maschinenbau-firma Escher Wyss, die rund 300 Dampfboote in alle Welt geliefert hat. Dampftriebene Schiffe hatten ab Mitte des 19. Jahrhunderts einen Großteil des Personen- und Güterverkehrs



Das muss kesseln!

DAMPFBOOTE



auf den Binnengewässern der alten und neuen Welt bewältigt. Um die Jahrhundertwende lösten sie auch die Welten-segler ab. Erst die großen Dieselmotoren machten der weißen Flotte den Garaus.

Wer heute der Schaufelrad-Nostalgie verfallen ist, fühlt sich in die Anfänge des Maschinenzeitalters versetzt und erlebt die Technik hautnah. Der Schiffer sieht die offene Mechanik der Dampfmaschine und spürt die Wärme des Kessels. Das begeistert eine ständig wachsende Dampfboot-Gemeinde, die sich in England um rund 300 solcher Schiffe schart, die schönsten Yachten sind in Schottland zu finden. In Deutschland versammeln sich bei Dampfboot-Treffen die stolzen Besitzer von 30 bis 40 Schrau-

endampfern. Die meisten der Pötte sind Nachbauten, die mit viel Aufwand gepflegt und gewartet werden – und zu Schulers Leidwesen mit Diesel betrieben sind. Für ihn sind nur Holz und Kohle standesgemäß, sozusagen die sauberste Sache der Welt, auch wenn es hin und wieder Rußspuren auf dem weiß lackierten Massivholzrumpf gibt. Das Heizöl, mit dem seine Schöne, die ihren Namen einem der stolzen amerikanischen Raddampfer verdankt, ursprünglich befeuert wurde, stank ihm einfach zu sehr.

Etwa eine Dreiviertelstunde dauert es, bis der Kessel den zum Fahren notwendigen Druck aufbaut. Zunächst wird leicht brennbares Holz entflammt, darauf kommen Kohlen. Wegen des hohen Drehmoments der Maschine erreicht das Boot trotz seiner zweieinhalb Pferdestärken eine respektable Geschwindigkeit: 7 Kilometer pro Stunde legt es im Schnitt zurück. Dabei wird die Feuerbüchse manchmal so heiß, das der

Informationen über Dampfboote und -schiffe gibt es ab 13.3. bei

IWZ-online
<http://www.iwz.de>

Skipper seine Füße in Sicherheit bringen muss.

Mitfahren darf jeder, der eine Flasche Bier mitbringt. Der akurate Schweizer hat keine Genehmigung zur Personenbeförderung. Chräsi, so sein alter Familiennamen, ist sommers wie winters auf dem See unterwegs, Wind und hohe Wellen schrecken ihn nicht. Und am liebsten sind ihm Passagiere, die sich auch dann nicht beklagen, wenn aufspritzende Gischt die Zigarre zum Erlöschen bringt.

Text und Fotos: Horst Haas

Maritime Romantik im Hessen-Fernsehen

- So., 14.3. - 12.50 Uhr: „Warten auf Wind – Frachtensegler“
- Mi., 17.3. - 15.35 Uhr: „Streiflichter: Zeesboote“