

Volldampf voraus!

Nostalgie pur, oder eine tolle Geschichte für das Kind im Manne? Ein Report über ein ganz besonderes Hobby ...

Wenn man an die Themen Wasser- und Yachtsport denkt, tauchen je nach persönlicher Neigung ganz unterschiedliche Wasserfahrzeuge vor dem geistigen Auge auf. Vom Surfbrett bis zur Megayacht reicht das Spektrum. Schmucke klassische Segel-

yachten und sportliche Regattaboote gehören ebenso dazu wie elegante Motorboote, luxuriöse Tourenkreuzer und seegängige Trawler-Yachten.

Eine eher seltene Spezies sind Dampfboote, deren Geschichte als Arbeits- und Vergnügungsboote Anfang des 19. Jahrhunderts in England mit der 17 m

langen »Charlotte Dundas« als erstes brauchbares Dampfboot beginnt und ihren Höhepunkt circa von 1860 bis 1910 erlebt. Schnell übernimmt danach der viel einfacher zu bedienende, weniger Platz beanspruchende und auch effizientere Verbrennungsmotor den Antrieb dieser Bootstypen und die kleinen

HISTORIE DEUTSCHER DAMPFBOOT VEREIN E.V.

Dampfboote geraten rasch in Vergessenheit. In dem Filmklassiker »Das Rätsel der Sandbank« nach dem Roman von Robert Erskine Childers und dem ebenso populären Film »African Queen« mit Humphrey Bogart und Katharine Hepburn werden zwei Dampfboote jeweils unter typischen Einsatzbedingungen gezeigt. Während die »Blitz II« in »Das Rätsel der Sandbank« als Zubringerboot zwischen den größeren Marineschiffen zum Einsatz kommt, zeigt die »African Queen« die Stärken der kleinen robusten und genügsamen Dampfboote als universelles Reise- und Transportmittel in der zu der Zeit noch nicht durch Straßen und die

Eisenbahn erschlossenen Regionen. Auf für große Schiffe unzugänglichen kleinen und flachen Gewässern ermöglichen sie den Transport von Waren und Personen zu weit abgelegenen Orten. Ganz unbewusst werden sie dabei zu technischen Sympathieträgern und verstärken das in den späteren Nachkriegsjahren wiederwachende Interesse an alter Technik.

Edle und elegante Dampfboote dienen aber ebenso dem reinen Vergnügen und boten wohlhabenden Bürgern eine stilvolle Möglichkeit, in geschützten Revieren wie der Themse und mit einem Glas Champagner in der Hand, einer Ruderregatta

von Bord aus beizuwohnen. Zum Glück sind durch die Bemühungen technik- und dampffaffiner Enthusiasteneinige Original-exemplare erhalten geblieben oder nach alten Plänen neue Dampfboote entstanden. Aus genietetem Stahlblech oder aus edlen Hölzern gebaut, gepaart mit sicht- und begreifbarer Technik aus längst vergangenen Zeiten, übt ein Dampfboot auf jeden Betrachter eine fast unwiderstehliche Faszination aus. »Das Kind im Manne« käme einem jetzt schnell in den Sinn, aber auch die Damenwelt erliegt durchaus dem Charme der Eleganz und der faszinierenden Technik der Dampfboote. Ähnlich wie der sonore

Klassische Dampfboote unterwegs. Auch für Nicht-Techniker immer wieder eine Vergnügen



HISTORIE DEUTSCHER DAMPFBOOT VEREIN E.V.

Motorsound einer alten Junkers »Ju 52« erzeugt der Pfiff einer Dampfpeife auch bei eher technikfernen Zeitgenossen sofort eine grundsätzliche Sympathie, und sogar Segler und Motorbootfahrer, die sich oft eher distanziert begegnen, finden beim Anblick dieser nostalgischen Wasserfahrzeuge eine verbindende Schnittmenge.

Fast denkt man an ein edles Spielzeug, wenn man die filigrane, auf Hochglanz polierte Technik bewundert, den liebevoll ausgestatteten Salon und die zeitgenössischen Accessoires. Auch die Puppenstube oder die bekannten Wileco-Dampfspielzeuge aus Kindertagen kommen einem dabei vielleicht in den Sinn.

Wie mir Hubert Paulus, der Redakteur der Vereinszeitschrift »Dampfboot« vom Deutschen Dampfboot Verein e.V. (DDV), ausführlich bei unserem sehr angenehmen Austausch erläutert, ist der Gedanke tatsächlich gar nicht so weit hergeholt. Es gibt einige Vereinsmitglieder, die ihr Dampfboot nach ersten Erfahrungen im Dampf- und Schiffmodellbau oder mithilfe ihrer handwerklichen Kenntnisse ganz selbst gebaut oder unter Verwendung von gekauften Komponenten und Rohteilen in jahrelanger Präzisionsarbeit liebevoll zusammengefügt haben. Generell, natürlich auch aus Kostengründen, machen die meisten Dampf-

boot-Eigner handwerklich ganz viel selbst an ihren feinen Booten.

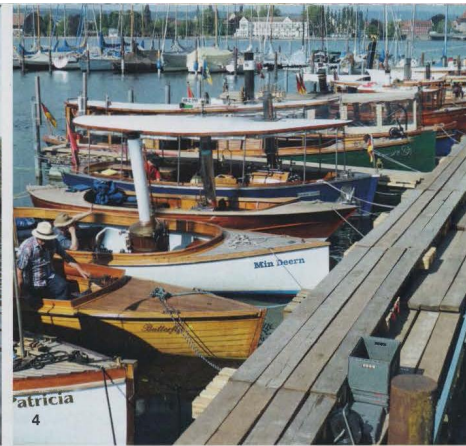
Während die Rümpfe der Originaldampfboote aus Holz oder vernietetem Stahlblech gebaut waren, stehen dem Selbstbauer heute üblicherweise zwei andere gängige Möglichkeiten zur Verfügung. Entweder man baut den Rumpf mit Stripplanken über Mallen und laminiert zum Schluss das Ganze mit Glasfaser-matten und Epoxydharz, oder man greift zu einem GFK-Fertigrumpf. Dies stellt beim Bau eine große Arbeitserleichterung dar, hält aber auch die spätere Pflege in überschaubaren Grenzen, da Rost und Holzfäule kein Thema mehr sind. Mit einem sauber verlegten Holzdeck, hölzernen Aufbauten und Applikationen sowie zeitgenössischen Beschlägen und Ausrüstungsteilen versehen lässt sich das »Traumschiff« aus der Ferne kaum von einem Original unterscheiden.

Ein anderer Weg, stolzer Eigner eines solchen maritimen Schmuckstückes zu

werden, kann der Kauf eines funktions-tüchtigen Dampfbootes oder die Restau-rierung eines originalen oder älteren Dampfbootes sein. Der DDV ist im All-gemeinen über die Gebrauchboot-Szene gut informiert und gibt bei Bedarf gerne Auskunft und Hilfestellung beim Kauf. Unbedingt sollte man sich vorher über ein paar grundsätzliche und äußerst wichtige Eckwerte im Klaren sein. Dazu zählen auf jeden Fall die Bootsgröße. Auch hier gilt die alte Sportschifferweis-heit: Ein Boot ist immer einen Meter zu kurz. Zu klein bedeutet immer ein Stau-problem. Außer dem Kessel und der Dampfmaschine benötigt der Brennstoff-vorrat in Form von Kohle oder Holz schon relativ viel Platz. Ein paar Werkzeuge, Hilfsmittel und Ersatzteile, Boots- und Sicherheitsausrüstung, eine Schwimm-weste für jede Person, Verpflegung und wetterfeste Kleidung, da wird es schnell eng an Bord. Wenn das Boot zu groß ge-wählt wird, hat man dann kein Stau-, sondern ein Transportproblem. Der Trans-port mit Pkw und Trailer ist bezüglich

1. Wasserwandern mit Stil und Genuss
2. Auf Hochglanz polierte Maschinen- und Anlagenteile erfreuen das Auge
3. Historische Technik zum Anfassen, es geht auch ohne Computer und elektronischem Motormanagement
4. Dampfboote aller Art beim Jahrestreffen





Bootsgröße und -gewicht erfahrungsgemäß nur bis etwa 8,00 m Länge möglich. Der Aufwand wird danach relativ groß und die Mannschaft wird auch nicht jünger und kräftiger im Lauf der Jahre. Auch die maximale Bootsbreite von 2,55 m ohne eine Sondergenehmigung beim Trailern ist zu bedenken.

Das Herz eines Dampfbootes ist natürlich die Dampfmaschine und der dazugehörige Kessel. Der berühmte »Scheunenfund« gehört schon lange der Vergangenheit an, aber wer in der Szene zu Hause ist, weiß meistens, wo es gebrauchte Teile zu kaufen gibt. Da das Hobby »Echtdampf« weltweit eine Menge Anhänger hat, gibt es aber durchaus Neuteile zu kaufen. Das geht von Konstruktionszeichnungen für die Originaldampfmaschinen über Materialpackungen, Halb-

zeuge, Gussrohlinge bis zu ganzen Baugruppen und fertigen funktionsfähigen Maschinen. Nicht nur aus finanziellen Gründen, sondern auch aus Freude daran, selbst etwas zu schaffen, entstehen viele Dampfmaschinen überwiegend in Eigenleistung, was allerdings hervorragende Kenntnisse der Mechanik sowie einen umfangreichen Maschinenpark an Präzisionsgeräten zur Metallbearbeitung voraussetzt. Der Vorteil ist, dass man sein »Schätzchen« dann bis zur letzten Schraube kennt, was bei Wartungs- und Reparaturarbeiten, aber auch bei der Bedienung eine große Hilfe darstellt. Je nach den eigenen Kenntnissen und der Werkstattausstattung sind bei manchen Bauteilen allerdings Grenzen gesetzt. Im Allgemeinen unterstützen sich die Vereinsmitglieder aber gegenseitig oder es wird auch mal ein Auftrag an einen Profi vergeben.

Insbesondere der Dampfkessel setzt aufgrund der hohen Sicherheitsanforderungen unbedingt eine professionelle Fertigung aus hochwertigen und einwandfreien Materialien voraus und muss vor Inbetriebnahme, und dann regelmäßig, auf seine Druckfestigkeit und Sicherheit überprüft werden. Da die meisten Kessel auf nicht gewerblich genutzten Dampfbooten keiner Prüfpflicht unterliegen, legt der DDV aus Sicherheitsgründen großen Wert auf eine gegenseitige Überwachung durch sachkundige und erfahrene Vereinsmitglieder. Viele Eigner lassen aber auch regelmäßig eine Kesselprüfung vom TÜV durchführen.

Dampfboote werden von 1-, 2- oder 3-Zylindermaschinen angetrieben. Die kleinste Maschine in einem DDV-Boot ist eine 1-Zylinder-Maschine mit etwa 2,5 PS. Das ist ausreichend, um ein etwa fünf Meter langes Boot auf die Rumpfgeschwindigkeit zu bringen. Viele Boote haben eine 2-Zylinder-Maschine mit Hoch- und Niederdruckzylinder, sogenannte Compound- oder Verbindmaschinen. Das bedeutet, dass der im ersten, kleineren Zylinder nur zum Teil entspannte Dampf in einen weiteren, im Durchmesser größeren Zylinder geleitet wird und mit dem Restdruck zu einer weiteren Energieausnutzung beiträgt. Die Leistungen betragen 5 bis 10 PS. Große Dampfboote oder Dampfschiffe, wie zum Beispiel die berühmten Liberty-Frachter, haben zum Teil auch 3-Zylinder-Maschinen, in der Fachsprache »Triple« genannt, als Antriebsmaschine an Bord.

Nach dem Slippen oder Einkranen muss das Boot in der Regel sofort an den meistens etwas von der Sliprampe oder Kran entfernten Liegeplatz verholt werden. Ohne das Anheizen des Kessels, das dauert 45 bis 60 Minuten, bei Wasserrohrkesseln geht es etwas schneller, kann es nicht fahren und muss gepaddelt werden. Ein kleiner Elektro-Außenborder ist dabei sehr hilfreich. Größere Boote haben im Einzelfall einen Elektromotor, der zugeschaltet werden kann. Das ist aber mechanisch nicht so einfach umzusetzen, da die Kurbelwelle der Dampfmaschine normalerweise direkt über eine Klauenkupplung



HISTORIE DEUTSCHER DAMPFBOOT VEREIN E.V.

mit der Propellerwelle verbunden ist. Da Dampfmaschinen vorwärts und rückwärts laufen können, entfällt das bei von Verbrennungsmotoren angetriebenen Booten nötige Wendegetriebe.

Die über 5 PS starken Boote sind im Allgemeinen in der Lage, gegen die Strömung des Rheins oder der Donau anzukommen. Die DDV-Mitglieder wählen für ihre Ausfahrten allerdings in der Regel lieber strömungsarme Binnengewässer. Main, Mosel, Lahn, Neckar, Kanäle, die Müritz und andere Binnenseen zählen zu den bevorzugten Revieren für die Ausfahrten und jährlichen Vereinstreffen. Ganz besonders beliebt ist dabei der Bodensee, wo es auch zu Land eine aktive Oldtimer- und Dampfzene gibt und auch einige der Schweizer Dampfboote ihr Heimatrevier haben. Die Schweizer Vereinsmitglieder sind generell sehr aktiv und nehmen regelmäßig gerne auch an weit im Norden stattfindenden Veranstaltungen teil. Im Einzelfall wird auch Küstenfahrt betrieben, zum Beispiel an der Ostsee. Viele Dampfboote haben aber nur eine geringe Freibordhöhe, wodurch bereits kleine Wellen aus Sicherheitsgründen den Aktionsradius begrenzen. Auch ist Salzwasser »Gift« für die filigranen und oftmals auf Hochglanz polierten Metallteile der Antriebsanlage. Die Be-

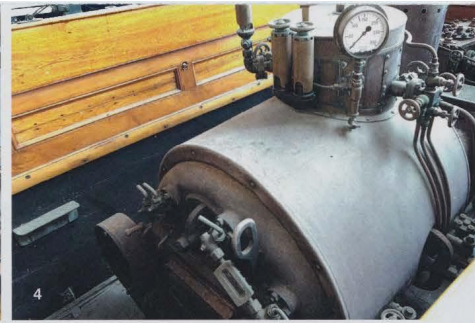
dienung der kompletten Dampfanlage, Kessel und Maschine ist ebenso äußerst anspruchsvoll und muss gelernt und beherrscht werden. Dies erfordert einige Technik-Kenntnisse, die weit über das gewohnte Grundwissen zum Betrieb eines Kraftfahrzeuges oder eines Motorbootes hinausgehen. Richtig heizen, schmieren und regeln ist eine Kunst für sich. Mit Dampf, heißem Wasser und Überdruck ist nicht zu spaßen, schnell hat man der empfindlichen Technik einen Schaden zugefügt, gerät beim Fahren in Schwierigkeiten oder man verletzt sich. Zum Betrieb wird Scheitholz, Kohle und Leitungswasser verwendet. Dieses muss aber durch Zusatz von Chemikalien »veredelt« werden, so dass es zu keinen Kalkablagerungen im Kessel und Leitungssystem kommt.

Auch wenn der Verbrennungsmotor vor 100 Jahren die Dampfmaschine aufgrund vieler Vorteile in den kleineren Booten schnell abgelöst hat, bietet ein Dampftrieb bis heute einen unvergleichlichen Reisekomfort. Geringe Drehzahlen, das fehlende Verbrennungsgeräusch und der vibrationsfreie Lauf einer Dampfmaschine bieten eine einzigartige Ruhe und einen ganz wunderbaren Reisekomfort, was man in der Form in den letzten Jahren überhaupt nicht mehr kennt, und was vielleicht mit der Einführung praxisgerechter Elektro-Antriebe in ferner

Zukunft wieder Einzug halten wird. Felix Wankel, der Erfinder des nach ihm benannten Rotationskolbenmotors, nannte den konventionellen Verbrennungsmotor gerne scherzhaft »Schüttelhuber«, und wer mit einer Motoryacht auf langen Strecken unterwegs ist, wird ihm schmunzelnd Recht geben. Erfahrene Schiffsreisende haben für eine Überquerung des Atlantiks Anfang des 20. Jahrhunderts noch lange ein Dampfschiff gegenüber einem Motorschiff bevorzugt. Insbesondere die von den großen Schiffsdieseln und Wellenanlagen ausgehenden Vibrationen haben bei hohen Geschwindigkeiten das ganze Schiff tagelang in wenig komfortable Schwingungen versetzt.

Im DDV haben sich Besitzer von Dampfbooten nicht nur aus Deutschland, sondern auch aus der Schweiz, Österreich, den Niederlanden und Großbritannien, wo es auch eine sehr rege eigene nationale Dampfzene gibt, zu einer aktiven Gemeinschaft zusammengefunden. Von den Einschränkungen durch die Corona-Pandemie abgesehen, trifft man sich normalerweise einmal im Jahr an einem schönen Gewässer und macht gemeinsame Tagesfahrten. Die Länge der Dampfboote liegt gewöhnlich zwischen 4,00 und 12,00 m. Die meisten sind jedoch fünf bis acht Meter lang und somit relativ gut mit nor-





1. »S.L. (Steam Launch) Louise« in der Restaurierungswerkstatt des Classic Boat Museum in Cowes auf der Isle of Wight
2. Kurs halten! Solide Technik am Führerstand
3. Auch im Historic Dockyard in Portsmouth werden Dampfboote restauriert und betrieben
4. Rustikal: Ein eher schmuckloser Dampfkessel in einem »Arbeitsboot«

malen Limousinen oder SUVs und handelsüblichen Trailern zu transportieren und zu Hause gut unterzubringen. Für die größeren Exemplare ist ein Tieflader oder Spezialtransporter auf Lkw-Basis nötig. Übernachtet wird bei den Jahrestreffen im Hotel, aber auch im Einzelfall an Bord des Dampfbootes oder im Wohnmobil.

Die Jahrestreffen des DDV und die damit verbundenen, teils über mehrere Tage gehenden Törns werden üblicherweise mit der Jahreshauptversammlung verbunden. Außer dem administrativen Teil wird aber auch ein begeisterter Austausch zu Technik und Weltgeschehen gepflegt, verschiedene kulturelle und techniko-orientierte Begleitprogramme genossen und natürlich kommen auch die kulinarischen Genüsse nicht zu kurz. Hierbei kommen nicht nur die angereisten Vereinsmitglieder auf ihre Kosten, sondern auch das interessierte Publikum. Mancher Dampfboot-Kapitän hat am Abend »ein Loch im Bauch« von den vielen Fragen, aber es erfüllt auch mit Stolz und Zufriedenheit, wenn das Engagement, ein rares technisches Kulturgut zu erhalten, lobend und interessiert anerkannt wird. Wenn die kleine Dampferflotte dann gemächlich, weiße Dampfwölkchen und hier und da einen Pfiff aus der Dampfpeife ausstoßend, im Gänsemarsch vorbeifiliert, ist für alle Beteiligten und Zuschauer die immer mehr aus den Fu-

geratende Welt wenigstens für diesen Moment in Ordnung ...

Der DDV hat aktuell circa 160 Mitglieder, davon haben 50 ein fahrfertiges Dampfboot, sechs sind zurzeit im Bau, und hier und da steht eines zum Verkauf. Erfreulicherweise wird die Leidenschaft für die Dampfboote von vielen Paaren geteilt und es gibt sogar einige wenige aktive Dampfboot-Skipperinnen. Leider ist, wie bei vielen anderen Vereinen auch, im DDV die Jugendarbeit ein ungelöstes Zukunftsthema. Vielleicht erfindet demnächst einmal jemand eine Steam-Boat-App, wo man auf dem Smartphone virtuell einen Kessel anheizen und eine Dampfmaschine bedienen kann oder mit dem Dampfboot unter Beobachtung des Brennstoff- und Wasservorrats einen fiktiven Törn absolvieren muss, einschließlich Nachtfahrt und Schleung, um so vielleicht ein paar interessierte Jugendliche anzulocken. Die gesetzlichen Anforderungen zum Führen eines Dampfbootes entsprechen denen zum Führen eines Motorbootes, und wie diese sind auch die Dampfboote üblicherweise haftpflichtversichert, falls mal ein Manöver misslingt und ein Schaden an fremdem Eigentum entsteht. Zum Schluss noch ein interessanter letzter Punkt. Das ist natürlich wie immer die »Preisfrage«. Ein äußerst schwieriges Thema! Das liebevoll gepflegte und vielleicht

sogar ganz selbstgebaute Dampfboot gilt für jeden Eigner eigentlich als unbezahlbar. Die wenigen vorhandenen Boote sind von Größe, Baumaterial, Ausstattung, Maschinenleistung, Zubehör und Erhaltungszustand sehr unterschiedlich und somit nicht direkt zu vergleichen. Es gibt keine »Schwacke-Liste« für Dampfboote, nur eine Marktbeobachtung per »Buschtrommel« durch die DDV-Mitglieder. Wie hoch ist der Wert eines Dampfbootes? Der geforderte Kaufpreis? Material plus Arbeitslohn für Fremdleistung plus Eigenleistung? Hunderte von Stunden liebevoller Eigenleistung stecken in den Booten. Wie kann das beziffert werden? Final einigen sich Verkäufer und Käufer auf eine Summe, die sich von Insidern geschätzt in einem Bereich von 20.000 bis 100.000 Euro bewegen soll.

Wer bis hierher gelesen hat und nun das unbestimmte Gefühl verspürt, möglicherweise vom »Dampfboot-Bazillus« befallen worden zu sein, der findet bei den freundlichen Mitgliedern des Deutschen Dampfboot-Vereins immer ein offenes Ohr und kompetenten Rat.

Text: Stefan Gilles

ANSPRECHPERSONEN DES DDV

VORSITZENDER
Dr. Thomas Harwardt
thomas.harwardt@web.de

1. STELLVERTRETER
Josef Schuck
j-schuck53@web.de
www.dampfboot.de

Fotos: Deutscher Dampfboot Verein e.V., Stefan Gilles