

KOLBEN, KOHLE, KAISERSCHMARRN

Dampfkraft galt vor rund zweihundert Jahren als der Schiffsantrieb der Zukunft. Heutzutage stehen nur noch wenig liebevoll gepflegte Boote unter Dampf. Ein kleiner Teil der qualmenden Flotte traf sich im Juni am österreichischen Attersee.

Text Thomas Bock Fotos Klaus Andrews



KAISERIN ELISABETH

Der Kessel der schwimmenden Hoheit wird mit abgelagerten Buchenholzschichten gefeuert. Die Dampfmaschine hat der Eigner Emil Stark selbst konstruiert und gebaut. Ein ähnliches Modell ist auch auf der „Kaiserin Zita“ in Betrieb.





SCHMUCK-KÄSTCHEN

Dampfboote sind liebevoll gepflegte Originale aus der Zeit um 1900 oder Nachbauten von Booten aus dieser Epoche. Kenner können sich kaum sattsehen an den glänzenden Details.



DAMPFBOOT TRITON

Das 1997 in Dienst gestellte Prachtstück ist 7,47 m lang und hat 1,15 t Verdrängung. Die Zweizylinder-Verbundmaschine liefert 15 PS bei 500 Umdrehungen pro Minute.

KLASSEN-FAHRT

In lockerer Formation ging es am Ufer des Attersees entlang. Besonders die Skipper der offenen Boote mit nur wenig Freibord waren froh, dass kaum Wind und Welle war.

KAISERIN ZITA

Mit der stolzen österreichischen Kriegsflagge am Heck und leise zischelnder Dampfmaschine geht es über den Attersee. Das 1992 gebaute Salon-Dampfboot ist 10,80 m lang mit 80 cm Tiefgang.





KAISERIN ZITA

Das Flaggschiff der Flotte hat eine 12 kW starke Dampfmaschine und ist am Attersee zu Hause. Eigner Dr. Hanns Walter Pilgerstorfer war Cheforganisator des diesjährigen Dampfboottreffens.

Böse Zungen behaupten: Spätestens zehn Minuten, nachdem man sich an einem österreichischen See mit Sonnencreme eingerieben hat, fängt es an zu regnen. Wir wissen: Das stimmt nicht. Es regnete schon, als wir am Attersee ankamen. Hier sollte in wenigen Stunden eine Flotte von 15 Dampfbooten zu Wasser gehen und drei Tage lang Wettfahrten entlang des Sees absolvieren, Slalom-Parcours abfahren und dabei natürlich jede Menge Dampf ablassen. Zugegeben – wir von der „BOOTE-Task-Force-Dampf“ waren skeptisch. Viel zu dicht fiel der „Salzburger Schnürlregen“, und auch die klassische Gutwetterbeschwörungsformel

„Da hinten wird's heller“ zerfloss förmlich angesichts tiefhängender Regenwolken.

Blieb nur der Rückzug ins schützende Gasthaus. Beim „Grünberg“-Wirt wurden zur allgemeinen Stimmungsaufhellung und Wetterbesserung größere Mengen Wiener Schnitzel, Kaiserschmarrn und einheimischer Marillenbrand gereicht. Der Wirt versicherte uns glaubhaft, dass auch hierbei der Grundsatz „viel hilft viel“ gilt.

Und tatsächlich, am nächsten Morgen schien die Sonne. Während am Steg noch diskutiert wurde, ob der Wetterumschwung dem lieben Gott und seiner Schwäche für Dampfboote oder der großzügigen Anwendung von Marillen-

brand zu verdanken war, hingens schon die ersten Boote im Kran, und überall war man mit „seeklar“ und natürlich mit Dampfmaschinen beschäftigt. Ruhender Pol und der Mann mit dem Überblick war dabei Hanns Walter Pilgerstorfer. Von Freunden und Dampfbootskippern nur kurz „Pixi“ genannt, stand er an vorderster Organisationsfront und regelte, was bei so einem groß angelegten Bootsausflug alles zu regeln ist. Zuweisen von Liegeplätzen, Dirigieren von Trailergespannen und natürlich Begrüßen von alten und neuen Dampfbootfreunden.

Etwas abseits vom Geschehen und gut versteckt hinter einem der vielen Bootshäuser

wurde derweil eine „schwimmende Kaiserin“ gekrönt. Emil Stark, Maschinenbauingenieur und Dampfmaschinenkonstrukteur aus Leidenschaft, legte letzte Hand an seine jüngste Geliebte, die „Kaiserin Elisabeth“. Das gut 12 m lange Salonboot mit Heimathafen Bregenz am Bodensee musste noch seinen Namenschriftzug aus goldglänzenden Lettern auf den Rumpf bekommen, bevor es als perfekte hölzerne Schönheit mit den anderen um die Wette dampfen durfte.

Zur Auslaufparade waren dann alle Teilnehmerinnen auf Hochglanz poliert, und die Kessel standen unter Dampf. Ersteres konnte man anhand der blinkenden Messingteile

DAMPFBOOT TRITON

Skipper und Boot dampfen um die Wette. Zur Versorgung der Bordelektrik gibt es extra einen auf die Welle gekuppelten Generator, der bis 30 A Strom bei 1200 Umdrehungen pro Minute liefert.



LIBERTY BELLE

Die Maschine des kleinen Raddampfers stammt aus dem Jahre 1986 und wurde vom Eigner Beat Bolzern 2005 komplett zerlegt und umkonstruiert. Der dazugehörige Wasserrohrkessel wurde in England von Glyn Lancaster Jones gefertigt. Bei einem Volumen von 17 l bringt die Anlage einen Betriebsdruck von bis zu 8 bar.



DAMPFBOOT BERYL OF AVON

Der Rumpf des 7-m-Bootes ist aus dem Holz der Honduras-Zeder gefertigt. Der Kohlebunker fasst bis zu 72 kg Kohle. Der Eigner Alfred Harwardt (rechts neben dem Schornstein) betreibt in Nörvenich ein Geschäft für Modell-dampfmaschinen und ist ein durch und durch echter Steamboat-Fan.

von Weitem sehen, Letzteres aus noch größerer Entfernung hören. Die Pfeife, so wissen wir jetzt, gehört zwingend an jedes Dampfboot und ist das beliebteste und meist genutzte Ausrüstungsstück an Bord. Quasi ein akustischer Botschafter einer Lebenseinstellung. Denn mit Dampfkraft geht es langsam voran. Je nach Bootslänge und Verdrängung schafft ein Dampfboot etwa 4 bis 8 kn, wobei die Leistungen der Dampfmaschinen dabei zwischen 2 und 12 kW liegen. Kein Vergleich zu modernen Bootsmotoren, die etliche Hundert kW an Antriebskraft bereitstellen können. Doch wer auf Dampfkraft schwört, ist nicht auf Leistungsrekorde aus und will auch Hochgeschwindigkeitsrennen fahren. Dampfboote sind teilweise historische Originale aus der Zeit um 1900 herum oder aufwendige Nachbauten von ehemaligen Booten, die die Zeit leider nicht überdauert haben.

Herzstück einer jeden Steam Launch, wie die Boote im Englischen heißen, ist der Kessel. Hier wird mittels Wärme Wasser verdampft und über Rohr-

leitungen der eigentlichen Dampfmaschine zugeleitet. Experten unterscheiden zwischen Rauchrohr- und Wasserrohrkesseln. Wie die Bezeichnungen schon vermuten lassen, wird, je nach Kesseltyp, einmal Wasser durch die Kesselrohre geleitet, und das Feuer ist um die Rohre außen herum – oder umgekehrt: Dann strömen heiße Rauchgase durch die Rohre, die äußerlich von Wasser umgeben sind. Wegen seines größeren Wasservolumens gilt der Rauchrohrkessel als „gutmütiger“ und ist nach Expertenmeinung deutlich einfacher zu beherrschen. Denn „ganz ohne“ ist die Sache mit dem Dampf nicht. Wird richtig eingeheizt, zeigen die Kesselmanometer schnell bis zu 10 bar Überdruck an. Gefeuert wird übrigens mit abgelagertem Hartholz, wie zum Beispiel Buche, und mit Öl oder Kohle. Das klingt zunächst nach viel Qualm und Dreck, ist aber dank der hohen Verbrennungstemperaturen im Feuerarm erstaunlich rückstandsarm und umweltfreundlich.

Was an Dampf im Kessel produziert wird, geht zur Dampfmaschine. Klar, dass es auch

hier mehr als einen Typ gibt. Die meisten Modelle sind als sogenannte Zweizylinder-Maschinen ausgeführt, die entweder im Verbund arbeiten, das heißt mit gleichem Dampfdruck, oder als Hochdruck- und Niederdruckzylinder aneinandergelagert sind. In der letzteren Version strömt der Dampf zunächst in den Hochdruckzylinder und dann mit weniger Druck in den Niederdruckzylinder. Nach getaner Arbeit strömt der Dampf in den Kondensator, wo er abkühlt



Messing, Messing: Dampfboote sieht und hört man schon von Weitem, besonders wenn die Pfeife zum Einsatz kommt.

und wieder in den flüssigen Aggregatzustand übergeht. Dieses sogenannte Kondensat wird über eine Vakuumpumpe abgesaugt und wieder dem Kessel zugeführt.

Wie diese Vorgänge in der Praxis ablaufen, weiß an Bord eines Dampfbootes niemand besser als der Maschinist. Er versorgt den Kessel mit Brennstoff, achtet auf die Drücke und hat ständig die Ölkanne zur Hand. Die Technik aus dem vorletzten Jahrhundert ist einfach, will aber ständig betreut werden, zumal Maschinenteile, die bei Verbrennungsmotoren hinter Abdeckungen und Ölwannen versteckt sind, bei einer Dampfmaschine noch offen liegen. Ein Grund, warum diese Technik „zum Anfassen“ bis heute so viele Menschen begeistert.

Einen, den der Dampf gar nicht mehr loslässt, ist Alfred Harwardt. Er war mitsamt Boot – der „Beryl of Avon“ – und Frau vom niederrheinischen Nörvenich angereist, um am Attersee mit den anderen Steam-Launch-Eignern um die Wette zu dampfen. Wir trafen den stets gut gelaunten Skipper

erstmals in einem Bootsschuppen fernab vom Steg, wo er mit der Gewissenhaftigkeit eines Apothekers kleine Papiertütchen abwog und mit handbeschrifteten Etiketten versah. Erst beim näheren Hinsehen wurde uns klar, dass es sich bei dem Inhalt der Tüten um Kohle handelte, die für Geschwindigkeit und Dampfbedarf speziell abgepackt war.

Weniger weit war die Anreise des „Flaggschiffs der Veranstaltung“. Die „Kaiserin Zita“ von Cheforganisator Hanns Walter Pilgerstorfer lag bis zum offiziellen Beginn der „Dampfsession“ warm und trocken in ihrem angestammten Bootshaus, nur

Wasser nahezu frei von Fremdstoffen, sodass ein geschlossener Kreislauf möglich ist.

Ein weiterer Hingucker am Attersee war der Schweizer Mini-Raddampfer „Liberty Belle“. Seine 2,5 PS starke Zwillingmaschine trieb zwei Schaufelräder mit gut 70 cm Durchmesser an. Damit ging es langsam, aber für jedermann sichtbar, äußerst beschaulich voran.

Was das Rahmenprogramm betraf, so wechselten sich an jedem der drei Veranstaltungstage kulinarische und kulturelle Höhepunkte entlang des Sees ab. Trotzdem standen bei allen Beteiligten und Zuschauern, egal ob an Land oder an Bord,



Auch die liebevoll per Hand abgewogenen Kohletütchen mit Brennwertangaben fanden wir auf der „Beryl of Avon“.

wenige Hundert Meter vom Bootsteg des Union-Yacht-Club Attersee entfernt, wo der Rest der Flotte wartete. „Die Zita“, wie sie am Attersee auch liebevoll genannt wird, verfügt über eine 12-kW-Zweizylinder-Dampfmaschine, die der Feder von Emil Stark entstammt. Der schon genannte Eigner der „Kaiserin Elisabeth“ konstruierte das mechanische Prachtstück 1992 und verwendete dort schon keramische beschichtete Kolben und Kunststoffkolbenringe, die es ermöglichen, die Maschine auf der Dampfseite ölfrei zu betreiben. Dadurch bleiben Dampf und

immer die Boote und ihre faszinierende messingglänzende Technik im Vordergrund.

Wer mehr über Dampfboote und ihre Eigner wissen will, wendet sich an den Deutschen Dampfboot-Verein. Neben Hintergrundinformationen bekommt man Tipps und Tricks rund ums Dampfbootfahren und jede Menge Termine, wo die qualmenden Schmuckstücke in Aktion zu sehen sind. Übrigens: Den Schirm können Sie bei einem Dampfboottreffen zu Hause lassen. Sie wissen doch: Der liebe Gott liebt Dampfboote.

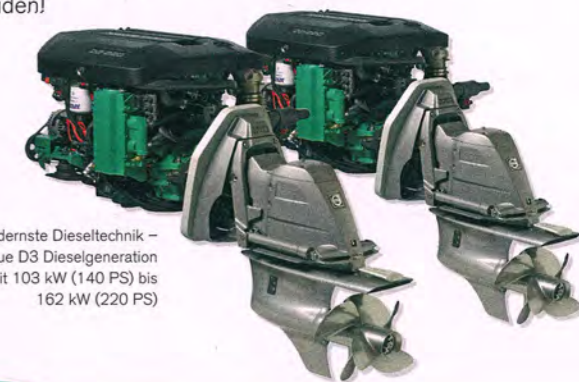
Thomas Bock



JOYSTICK FÜR AQUAMATIC

Viel Wind, starke Strömung, enger Hafen – kein Problem. Mit Aquamatic Joystick haben Sie alles unter Kontrolle. Ein Griff zum Joystick und die Yacht folgt exakt Ihrer Handbewegung und kann problemlos, stressfrei in die gewünschte Position manövriert werden.

Wir bieten Aquamatic Joystick für eine Vielzahl von Diesel- und Benzindoppelanlagen an. Sie müssen sich nur entscheiden!



Modernste Dieseltechnik – die neue D3 Dieselerzeugung mit 103 kW (140 PS) bis 162 kW (220 PS)



VOLVO PENTA AQUAMATIC
KOMFORTABEL UND UMWELTBEWUSST FAHREN.
WIR BEWEISEN ES.

VOLVO PENTA

www.volvopenta.de