

Von Dirk Engelhardt

EBERSWALDE. Sie gleiten fast lautlos in den Eberswalder Stadthafen, bei manchen raucht es aus dem Schornstein, bei manchen nicht. Bei einigen Booten sitzen die Passagiere unter freiem Himmel, die komfortableren haben ein Dach. Ein Modell aus der Schweiz, das beim Treffen der Dampfbootfreunde einläuft, verfügt sogar über einen Schaufelradantrieb. Bei allen gilt jedoch: Den Dampfkessel, der sich meist in der Mitte des Bootes befindet, nicht anfassen! Verbrennungsgefahr! Deshalb ist die Fahrt vor allem mit Kindern nicht ganz gefahrlos. Das Spektakel der Dampfboote zieht viele Schaulustige an, fast jeder möchte mal mitfahren.

Das eindrucksvolle Treffen hat im Sommer 2021 stattgefunden, und manche Wissenslücken wurden für Besucher geschlossen. Dampfboote haben eine lange Geschichte. 1801 wurde das erste Boot dieser Art gebaut, es nannte sich Charlotte Dundas. Gefertigt wurden sie vor allem in England, den USA und in der Schweiz – dort war es die Firma Escher-Wyss in Zürich. Ihre große Zeit hatten Dampfboote zwischen 1869 und 1910, wo sie vor allem als Vergnügungs- und Arbeitsboote eingesetzt wurden.

Schon seit Mitte der 1960er-Jahre erleben Dampfboote eine Renaissance. In Deutschland hat sich dafür 1983 der Dampfboot Verein e.V. gegründet. Damals mussten Liebhaber und Kenner mit Wehmut das Verschwinden der letzten Raddampfer mit ansehen. Der Verein hat derzeit rund 170 Mitglieder, davon verfügen 40 über ein eigenes Dampfboot.

Jahrzehntealte Boote sind noch funktionstüchtig

So ein Boot ist in der Anschaffung nicht so teuer, wie mancher vielleicht denkt: Dampfboot „Lion“ zum Beispiel wird auf der Internet-Seite des Vereins für 15000 Euro angeboten – inklusive Transportanhänger. 1940 gebaut, ist es immer noch funktionstüchtig. Bei einer Länge von 5,2 Metern und einem Tiefgang von 40 Zentimetern beträgt seine Leistung 1 PS. Das Boot wurde in England gebaut und in den 90er-Jahren generalüberholt. Auch „Anna Ploch“, „Kaiserin Zita“ und „Neptun“ sind dort zu haben.

Eine weite Reise nach Eberswalde hat Josef Schuck aus Großostheim in Bayern auf sich genommen. Seine Liebe zu den qualmenden Booten hat er schon in seiner Jugend entdeckt. Er erinnert sich: „Auf einer Brücke über der Spree beobachtete ich in der Ferne ein kleines, seltsames Boot, das aus dem Ka-



Mit einem bildschönen Raddampfer erkundeten Schweizer Eigentümer die europäischen Wasserwege – und damit auch den Finowkanal.

Von der leisen Liebe zu Dampfbooten

Die historischen Wasserfahrzeuge sind eine Attraktion – nicht nur für Touristen. Die Szene der aktiven Dampfbootfreunde in Deutschland ist überschaubar, wer aber einmal Feuer gefangen hat, der bleibt treu. Lautlos und langsam gleiten die einzigartigen Boote dahin. Sie stehen damit für eine sehr besondere Art des Unterwegs-Seins.

min rauchte und sich völlig geräuschlos näherte. Der Kapitän saß mit weißem Hemd und Mütze hinter einem kleinen hölzernen Steuerstand. Von oben konnte man eine Dampfmaschine mit viel Messing und blinkenden Hebelchen erkennen. Ich war fasziniert und rannte wie ein kleiner Junge auf die andere Seite der Brücke.“

Einige Jahre vergingen, doch das seltsame Boot ging Schuck nicht aus dem Sinn. Er recherchierte im Internet und fand einen Dampfboot-Verein, der international tätig war. Vereinsmeierei lag Schuck aber gar nicht, er wollte sein Dampfboot selber flott machen. „Eine Annahme, die mich noch viel Geld kosten sollte“, resümiert Schuck Jahre später.

Als unbedarfter Anfänger brauchte er für sein Projekt erst einmal eine Dampfmaschine. Schuck entdeckte ein Unikat bei einem Hersteller in den USA und setzte sich in den Flieger, um sich in Seattle das gute Stück persönlich anzusehen. Dort gab und gibt es eine rege Dampfboot-Community, die Eigner dort haben teilweise deutsche Wurzeln, wie Schuck herausfand. Bei seiner ersten Fahrt war Schuck so hingerissen, dass er die angebotene Dampfmaschine sofort kaufte. Beim Bootsrumpf, der

ebenfalls angeboten wurde, zauderte er allerdings. Der passte nämlich nicht in einen Seefracht-Container.

Zurück in Deutschland merkte Schuck, dass die Dampfmaschine für die üblichen Boote viel zu groß und zu schwer war, ein gängiges Exemplar wäre mit dieser riesigen Maschine sofort gesunken. Schuck besann sich und nahm dann doch Kontakt zu einem Dampfboot-Verein auf, um die Technik genauer zu studieren.

Er baute dann erst einmal eine Garage, die groß genug war, um Boot, Auto und eine Werkstatt unterzubringen. Seine Bastellei reichte bis zum Eintritt ins Rentenalter. „Ich war gut beschäftigt, und das machte dann altersbedingte therapeutische Maßnahmen überflüssig“, merkt der Bootsbauer mit einer Prise Humor an.

Jede Fahrt will mit Geduld vorbereitet sein

Ein Dampfboot zum Laufen zu bringen ist bei Weitem nicht dasselbe wie beispielsweise ein Motorboot anzulassen. Es braucht Geduld und Fachwissen. „Wir können nicht einfach den Schlüssel umdrehen und losfahren“, sagt Schuck. Ruhe und Gelassenheit sei vielmehr die Basis vor jeder Fahrt. Schuck erklärt es: „Nach dem Ab-

nehmen von Persenning und Kaminabdeckung müssen Wasserstände überprüft und ergänzt werden. Dampfventile am Kessel werden geschlossen und an der Maschine zur Vermeidung von Wasserschlag geöffnet. Zudem weiß der erfahrene Heizer, wie die Zuluft zum Feuerraum am besten geregelt wird, um aus ein paar flackernden Holzspänen ein kräftiges Feuer zu entfachen.“

Es folgen die Ölung der Maschine und das Schwingrad-Drehen. Immer im Blick habe er das Druckmanometer des Dampfkessels, der von da an die Abläufe bestimmt. „Nähert sich der Zeiger der roten Marke, heißt es: Fertigmachen zum Ablegen!“ Pfeift das Überdruckventil mit großem Getöse, zeigt das an, dass hier einer die Abläufe nicht im Griff hat. Zum Start gibt der Maschinist – das sind fast immer Männer – Dampf auf die Maschine, die erst einmal eine Wolke heißes Wasser an den Zischhähnen ausspuckt, um sich dann langsam in Bewegung zu setzen.

Während Gäste sich auf dem Boot entspannen und die sanfte Fahrt genießen können, muss der Kapitän, der fast immer Maschinist, Steuermann und Heizer in Personalunion ist, dauernd die Instrumente und den Wasserstand im Blick haben

und Holz nachlegen. Dampfboote in Deutschland fahren gewöhnlich mit Holzschichten – und somit klimaneutral.

Im Vergleich zu England ist die Dampfboot-Szene in Deutschland überschaubar. Der Deutsche Dampfboot-Verein mit Sitz in Ludwigshafen zählt rund 50 Dampfboote, während es im Mutterland der Steam Launches, wie Dampfboote auf Englisch heißen, rund 400 sind. Auch in den USA, in Australien und Neuseeland gibt es Vereine mit vielen Mitgliedern.

Bootsführerschein ist nicht erforderlich

Wer sich ein Dampfboot zulegen möchte, muss sich klarmachen, dass es für diese Wasserfahrzeuge in Deutschland und im Ausland keine Ersatzteile gibt. Jedoch sind die Teile meist so einfach in der Ausführung, dass das Herstellen kein Problem ist. Der Antrieb erfolgt über eine Schraube oder das Schaufelrad. Jeder Mann und jede Frau kann Dampfbootkapitän werden, ein Bootsführerschein ist nicht nötig. Eine gewisse Neigung zu historischer Mechanik ist jedoch von Vorteil.

Das Schöne an diesen Booten ist, dass sie absolut leise dahingleiten – allerdings auch ohne hohe Geschwindigkeit. Sie passen somit zum entspannten, entschleunig-

ten Reise-Stil. Und sie sind immer ein Hingucker, egal, wo sie auftauchen. Was natürlich auch ihrer Seltenheit geschuldet ist.

Ein Erlebnis auch in der Mini- und der Maxi-Version
Manch einer möchte sich vielleicht erst einmal mit kleinen Schritten ans Dampfboot herantasten: In gut sortierten Spielzeuggeschäften und im Internet gibt es für wenig Geld sogenannte Puff-Puff-Boote, kleine Spielzeugboote mit Dampfantrieb. Als Energiequelle dient meist eine Kerze. Am Bootsheck ragen zwei Rohre parallel heraus, durch die Wasser angesogen und wieder ausgestoßen wird. Beim Fahren machen diese Spielzeuge ein knatterndes Geräusch, weshalb sie auch Knatterboote genannt werden.

Wer ein großes Dampfboot ausprobieren möchte, sollte ins niedersächsische Leer fahren. Dort liegt die „Prinz Heinrich“ aus dem Jahr 1909. Das Schiff wird mit zwei Dampfmaschinen von je 100 PS angetrieben. Von einem Verein werden regelmäßig Fahrten angeboten. „Prinz Heinrich“ drohte die Verschrottung. Bürger aus Leer setzten sich für eine Restaurierung ein, schließlich erklärte die Deutsche Stiftung Denkmalschutz das Schiff zum nationalen Kulturdenkmal.



Die deutsche Dampfboot-Szene ist überschaubar. Deshalb war das Treffen in Eberswalde ein gut besuchtes Ereignis. FOTO: D. ENGELHARDT



Viele Ventile und Manometer sind die Klaviatur des Dampfboot-Kapitäns. Er ist Maschinist, Steuermann und Heizer zugleich.



Das entschleunigte Reisen macht Spaß – vor allem den Mitfahrern. Sanft gleiten die Boote dahin. FOTOS (3): JOSEF SCHUCK