

Vorwort

Die weitaus meisten funktionsfähigen Modell-Dampfantriebe werden in Schiffsmo-
delle eingebaut. Als Vorbilder dienen die ebenfalls mit Dampfmaschinen betrie-
benen Schlepper, Seitenraddampfer sowie Fracht- und Passagierschiffe. Obwohl
eine ganze Reihe moderner Dampfschiffe, wie Tanker, Schnelldampfer, Kreuzer und
Schlachtschiffe, mit Dampfturbinen angetrieben werden, sind diese Modelle fast
ausschließlich mit E-Motoren ausgerüstet.

Bedingt durch den Schiffstyp wird in vielen Modellen die eingebaute Dampfma-
schine durch die Aufbauten zwangsläufig der Sicht entzogen. Damit entfällt auch
die Beobachtung der arbeitenden Maschine. Um die Dampfmaschine ohne Ab-
deckung betreiben zu können, gewinnt ein weiterer Bootstyp, die offene Dampf-
pinasse, immer mehr Freunde. Wer die größeren, jeweils im Mai und September in
Wiesbaden bzw. Nürnberg stattfindenden Dampfschiff-Treffen besucht hat, findet
diese Entwicklung bestätigt.

Pinassen wurden an Bord großer Schiffe mitgeführt und als Verkehrsboote einge-
setzt bzw. dienten Kriegsschiffen als Beiboote. Je nach ihrem Antrieb wird zwi-
schen Ruder-, Dampf- und Motorpinassen unterschieden. Die Länge der auf
Kriegsschiffen mitgeführten Dampfpinassen betrug zwischen 8 und 16 m. Die
Dampfversorgung der 2- und 3fachen Verbundmaschinen erfolgte durch stehende
oder liegende Kessel. Abhängig von der Größe der Boote wurden Geschwindig-
keiten von 7 bis 12 kn erreicht. Die Anzahl der einzuschiffenden Leute betrug außer
der Besatzung zwischen 15 und 35.

Neben den Modellausführungen gibt es auch heute noch eine Reihe personenbe-
fördernde Dampfboote. Während ihre Zahl bei uns gering ist, besteht in Groß-
britannien ein wesentlich größeres Interesse. Bereits 1971 wurde „The Steamboat
Association of Great Britain“ gegründet, dessen Mitgliederzahl in 18 Ländern des
Vereinigten Königreiches seitdem auf über 1100 angestiegen ist. Die Aufgabe die-
ser Dampfboot-Vereinigung ist die Zusammenführung Gleichgesinnter für den
Austausch technischer Informationen, Tipps usw. sowie die Veranstaltung von Ta-
gungen und Regatten. In den Wintermonaten dienen regionale Treffen der geselli-
gen Zusammenkunft und technischer Hilfen in speziellen Dampfbootfragen.

Nachdem 1969 der erste „Steamboat Index“, einer Liste mit ca. 60 in Fahrt befind-
licher Dampfboote und kleiner Dampfschiffe erschien, folgten in den 70er-Jahren
zwei weitere Ausgaben mit steigendem Umfang. Nachfolger vom Steamboat Index
war das Register „Steamboats of the British Isles“. Das 1986 erschienene Ver-
zeichnis beschränkte sich auf die Britischen Inseln und umfasste über 200 Boote.
Die einzelnen Beschreibungen bestanden aus einem Foto und ausführlichen Anga-
ben über Typ, Eigner, Heimathafen, Baujahr, Maschine, Kessel und Propeller. Seit
1970 sind an Neubauten hinzugekommen: Über 80 Rümpfe, 90 Dampfmaschinen
und 120 Kessel.

Ein deutsch- und englischsprachiges internationales Dampfschiff-Register in dem
alle zurzeit noch in Europa, Afrika, Australien, Neuseeland und Nordamerika exis-
tierenden Dampfschiffe aufgeführt sind, kann im Internet abgefragt werden. Die
Adresse findet man im Bezugs- und Quellenverzeichnis.

1. Dampfboote auf dem Bodensee

Die Erinnerung an die Dampfpinasse wird nicht nur durch Modelle, sondern auch mit fahrtüchtigen Nachbauten aufrecht gehalten. Als Schwerpunkt für Dampfboote kann der Bodensee mit den Anliegerstaaten Schweiz, Österreich und die Bundesrepublik Deutschland gelten. Im Sommer 1983 fanden sich in Bodman am Bodensee einige begeisterte Dampfbootfreunde zusammen, die miteinander fachsimpelten, Erfahrungen über Dampfbootbau austauschten und gemeinsam Dampfboote fahren wollten. Daraus ging 1985 der „Deutsche Dampfboot-Verein“ (DDV) hervor. Nur wenig später bildete sich in Zürich die „Vereinigung Schweizer Dampfbootfreunde“ (VSD).

Die Zahl der Mitglieder des DDV ist bis Mitte 2001 auf über 200 angewachsen, von denen über 30 Boote betrieben werden. Alle zwei Jahre findet in Verbindung mit dem Jahrestreffen eine Fahrt um das Blaue Band der Dampfboot-Vereine statt. Die Länge der Dampfboote beträgt zwischen 4,5 und 10 m bei Maschinenleistungen von 1,9 kW (2.5 PS) bis 11 kW (15 PS). Fast alle Dampfmaschinen arbeiten nach dem Kondensationsprinzip. Bei einem Unterdruck von 0,8 bis 1 bar ergeben sich Leistungssteigerungen bis 10%.

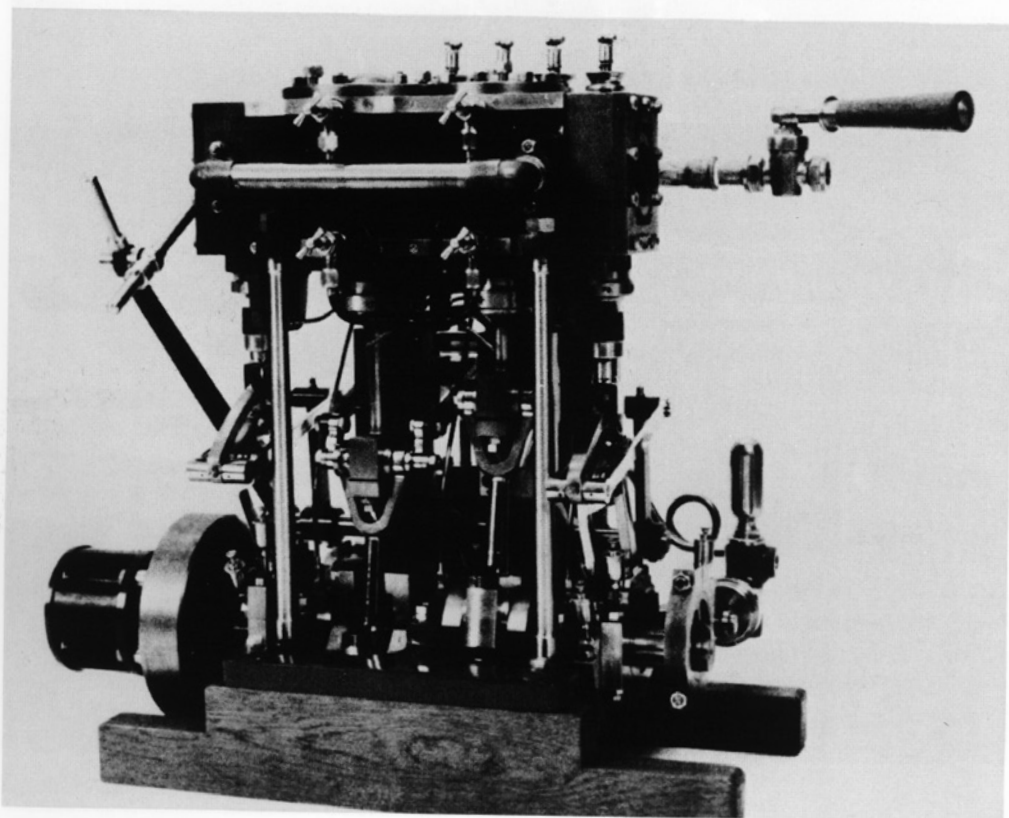
Ein auf dem Bodensee fahrendes Dampfboot ist die 1981 gebaute „Stephanie“ von Hans Götz aus Bodman-Ludwigshafen. Nach einem in den USA aufgestöberten Bootsriß aus den Jahren um 1910 entstand ein formschöner Rumpf, Mahagoni karweel auf Eichenspannten, Deck Oregonpine, Beschläge Messing. Die Petroleum-Positions-Lampen in kupfernen Gehäusen sowie die Polsterung für die halbrunde Ducht im Achterschiff wurden aus Holland importiert.

Die Rumpflänge beträgt zwischen den Loten 7,5 m, die größte Breite 2,0 m und der Tiefgang 0,65 m. Das Boot mit einem Gesamtgewicht von 1,6 t erreicht eine Geschwindigkeit von etwa 6,5 kn (12 km/h) und erlaubt die Beförderung von 7 Personen.

Die Gussteile für die Stuart Dampfmaschine kamen aus England und wurden exakt zusammengebaut. Die Bohrung beträgt beim HD-Zylinder 2 1/2 Zoll und beim ND-Zylinder 4 Zoll bei einem Hub von 3 Zoll. Die Lastdrehzahl von 500/min bei 8 bar ergibt eine Leistung von etwa 3,7 kW (5 PS). Der Kessel mit senkrechtem Rauchrohr und trockener Feuerbüchse ist eine Eigenentwicklung. Die Befeuerung erfolgt umweltfreundlich mit Holz. Wasserinhalt und Betriebsdruck betragen 30 l bzw. 10 bar. Die Stevenwelle mit 30 mm Durchmesser arbeitet auf einen Bronze-Propeller von 17 Zoll mit 18 Zoll Steigung. Als Zusatzaggregat ist der Stuart-Dampfmotor „Sirius“ mit kleinem Generator für einen Handscheinwerfer an Bord.



Dampfboot „Stephanie“ im Hafen vor der Ausfahrt



Stuart Zweizylinder-Dampfmaschine der „Stephanie“



Die „Stephanie“ auf dem Bodensee

Aus der Bodenseeflotte seien zwei weitere Boote vorgestellt. Es sind dies die „Natalie“ von Carl Schünemann aus Bremen und die „Pirmin“ von Kurt Benz, Reichenau.



Dampfboot „Natalie“ auf einer Schiffsmodellausstellung