

# 1. Wie alles begann

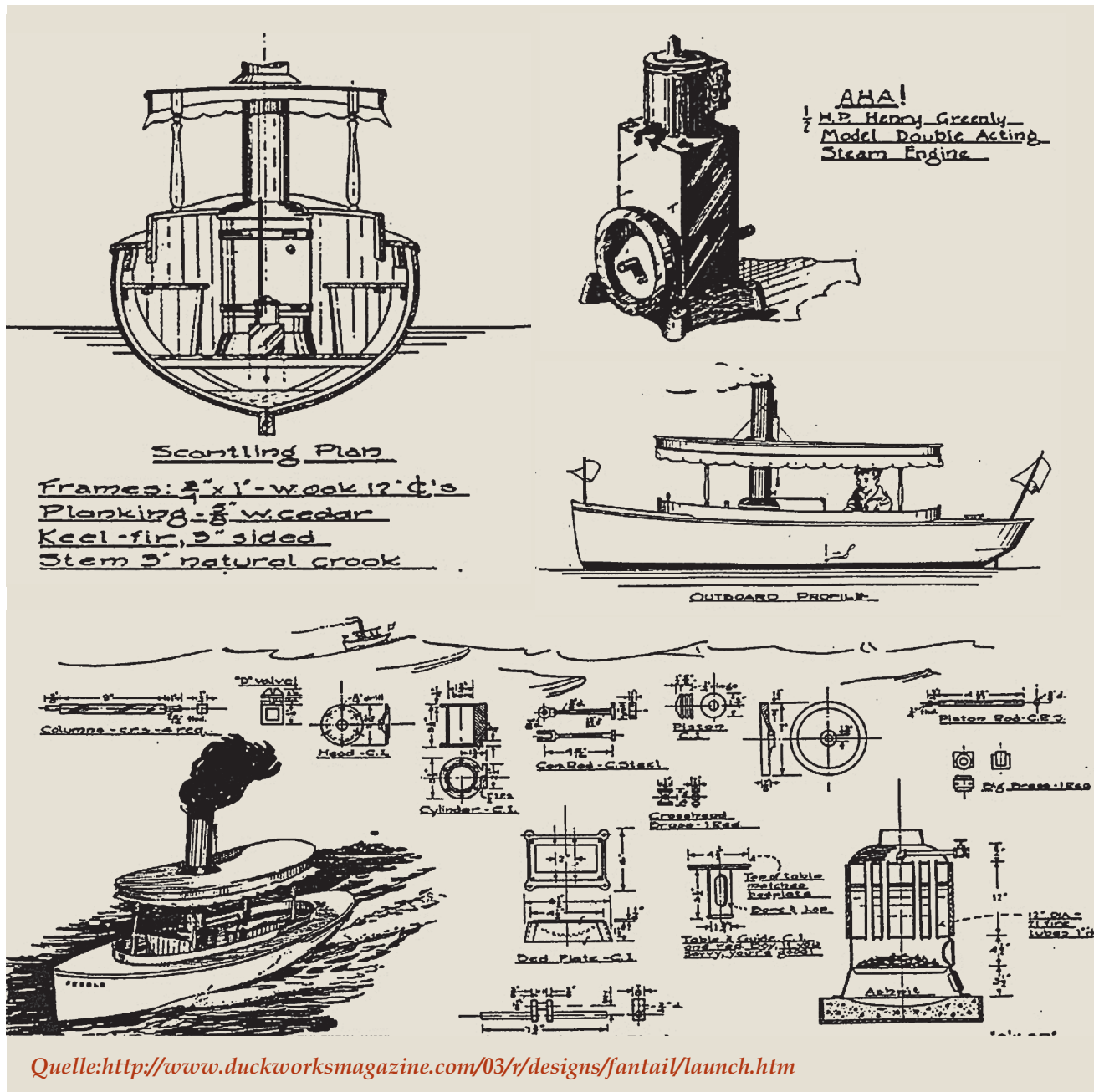
Große Vorhaben werden nicht selten durch kleine, scheinbar unbedeutende Ereignisse ausgelöst. Vor Jahren kam ich mit einem Schiffsmodellbauer ins Gespräch, dessen Modell einer kleinen Motoryacht meine Aufmerksamkeit erregte. Auf meine Frage, wer der Hersteller dieses Bausatzes oder des Plans sei, nach dem das Modell entstand, erzählte er, es sei eine Eigenkonstruktion. Eigentlich hätte es ein „richtiges“ Boot werden sollen, sprich eines, mit dem seine Frau und er ihre Freizeit auf dem Wasser verbringen wollten. Aber bald hatte sich gezeigt, dass dieses Vorhaben aus Platz- wie aus Kostengründen nicht durchführbar war. Um ihren Traum jedoch nicht ganz aufgeben zu müssen, entschlossen sich die beiden, nach den Plänen für das große Boot ein Modell zu bauen und dieses an Wochenenden gemeinsam über Teiche und Seen fahren zu lassen. Ein wenig Wehmut klang schon aus seiner Erzählung und vermutlich war es gerade sie, die jene Geschichte in mei-

ner Erinnerung verankerte. Auf jeden Fall aber ließ dieses Erlebnis meinen seit Jahren schlummernden Wunsch nach einem „richtigen“ Boot wieder erwachen.

Wenig später, es war auf dem ersten Flensburger Dampfgrundum 1993, entdeckte ich zwischen all den großen historischen Pötten ein kleines, blaues, sieben Meter langes Dampfboot. Modelle dieses Bootstyps hatte ich bereits mehrfach gesehen, allerdings noch keine echte Steam Launch in dieser Größe. „Sapphire“, so heißt dieses 1908 bei N. Shepherds Builder, Windermere/UK erbaute Boot, zog mich in ihren Bann. Schon seit einiger Zeit beschäftigte ich mich mit dem Bau von Schiffsmodellen mit Dampfantrieb, aber ein richtiges kleines Dampfboot wie dieses zu besitzen, das wär's. Bei näherer Betrachtung allerdings schien mir solch ein Boot doch ein wenig zu groß zu sein, der Unterschied zwischen meinen Modellen und dem, was ich dort sah, war zu gewaltig. Angst vor der eigenen Courage? Vielleicht.



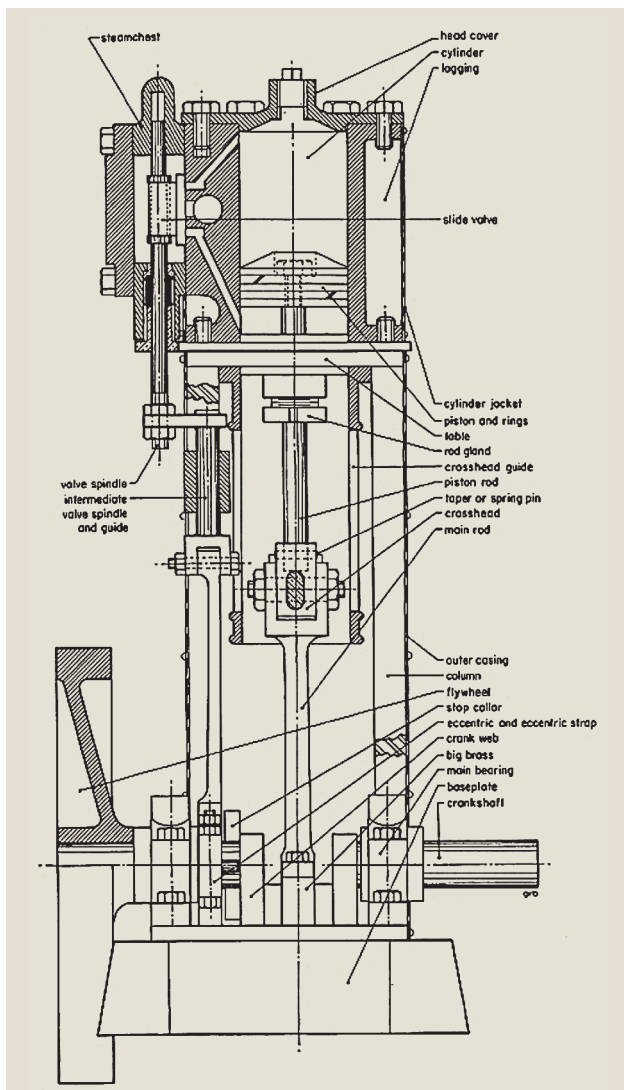
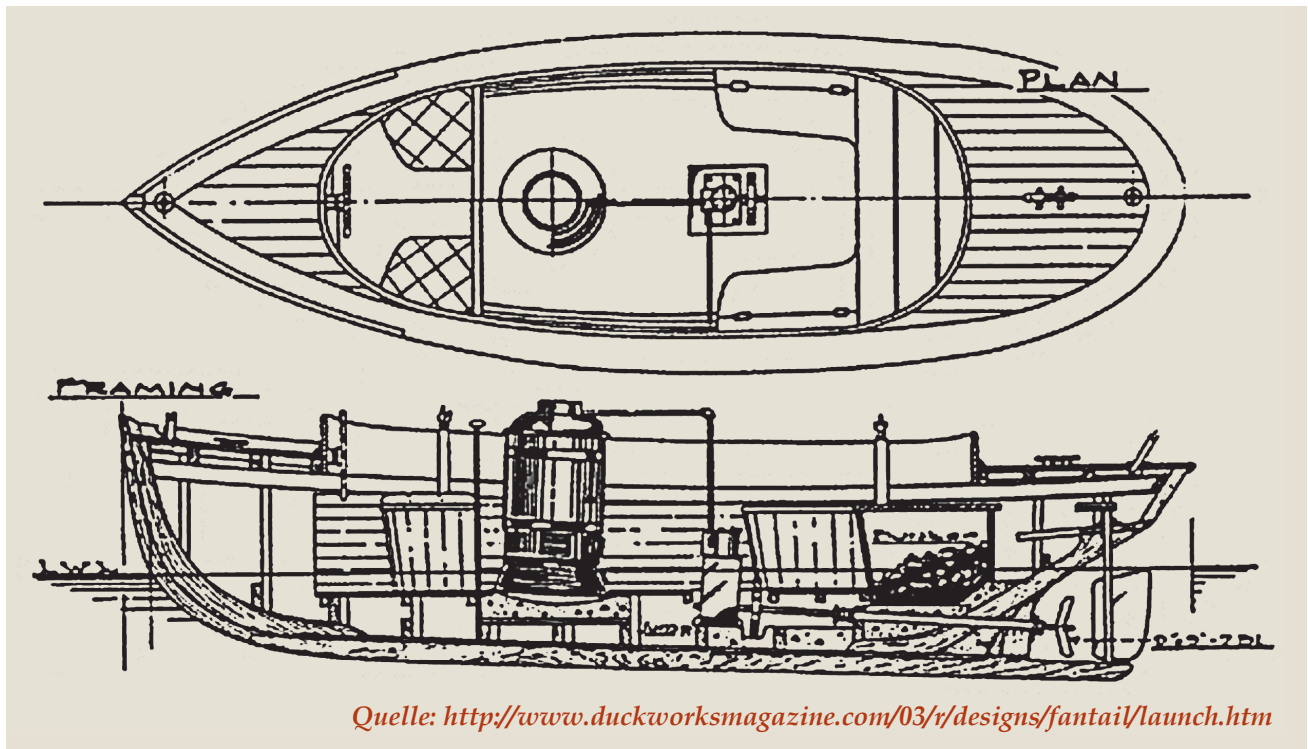
*„Sapphire“ beim ersten Flensburger Dampfgrundum*



Diese zwei Begebenheiten waren also der Auslöser für meinen Traum vom eigenen Dampfboot. Wollte ich ihn aber verwirklichen, dann müsste es ein Boot sein, das ich alleine in Gebrauch nehmen könnte, denn niemand in meiner Familie teilte zu jener Zeit mein Interesse an Booten oder Wassersport. Allein der Alltag sorgte dafür, dass dieses Vorhaben vorerst wieder in den Hintergrund rückte. Erst als Monate später ein großes grünes Buch in der Post lag, das ich in einer englischen Buchhandlung bestellt hatte, trat eine unverhoffte Änderung ein: *Steam and Stirling, Engines you can build, Part 1*, der Titel hatte mich

neugierig gemacht und ich hoffte auf neue Anregungen für den Dampfmodellbau. Doch ich fand dort etwas ganz anderes: Ein Aufsatz über ein Boot namens „Feeble“, welches 1943 von dem in jener Zeit angesehenen amerikanischen Bootsdesigner Weston Farmer<sup>1</sup> entworfen worden war, fesselte mich. Diese 12 Fuß (ca. 3,65 m) lange Launch sei geeignet, so hieß es dort, zwei Jungen zu tragen. Nicht, dass ich mich noch für einen Jungen hielt – außer für einen großen vielleicht

<sup>1</sup> Weston Farmer, 1903–1981, Schiffsbauingenieur und Bootsdesigner.



- aber das Gewicht zweier solcher Burschen lag doch nur geringfügig über dem meinen. Damit hatte ich einen ersten Anhaltspunkt für die anzustrebende Tragfähigkeit und damit Größe des Bootes.

Die abgebildeten Zeichnungen enthielten alle nötigen Angaben, um sofort zu beginnen: einen Satz Risse, Table of Offsets, ja sogar die Inneneinrichtung des Bootes wurde anschaulich wiedergegeben. Gleich auf den nächsten Seiten fanden sich die Zeichnungen zu einer ein halbes PS leistenden Einzylinder-Dampfmaschine, die der Brite Henry Greenly<sup>2</sup> für dieses Boot entworfen hatte. Herz, was willst du mehr?

Man sagt, gut Ding will Weile haben, und so stellte ich das Buch trotz aller Begeisterung über die sich auftuenden Möglichkeiten zunächst wieder ins Regal, nicht ohne es anfangs fast täglich erneut hervorzuholen, den Artikel noch einmal zu lesen und die Zeichnungen zu studieren. Auch wenn ich liebend gern sofort losgelegt hätte, aus allerlei familiären und beruflichen Gründen war zu jener Zeit nicht daran zu denken. Der richtige

<sup>2</sup> Henry Greenly, 1876–1949, gilt als einer der besten Dampfmodelleisenbahner seiner Zeit. Ab 1909 Herausgeber des Model Railways and Locomotives Magazine.