

## Bootsbaumeisterwerk aus Kiel: „Pluto“ macht Dampf

**Kiel - Die englische Dampfmaschine stammt aus der Zeit um 1900. Das Dampfboot dazu ist ein Bootsbaumeisterwerk aus Kiel.**

**F**ast lautlos bewegt sich das 8,50 Meter lange Boot über das Wasser. Es ist fast wie im Segelboot bei leichter Brise. Allerdings erfolgt der Antrieb nicht durch den Wind, sondern durch Dampf. Wird aber mehr Dampf gegeben, um die Geschwindigkeit auf rund zehn Knoten (18 km/h) zu erhöhen, fängt es an zu zischen und zu stampfen.



„Pluto“ ist ein neues, aber eigentlich sehr altes Dampfboot, das vom Heikendorfer Bootsbaumeister Helmut Dick exakt nach den Maßen des Originals von 1900 gebaut wurde. Das Besondere an dem Boot sind jedoch nicht nur die über 100 Jahre alten, immer noch eleganten Rumpflinien mit geradem Bug und Spiegelheck, sondern ist die Maschine. Sie ist überwiegend noch die eiserne Originaldampfmaschine, mit der einst der englische Lord Brassey das Beiboot seines Dreimastschoners „Sunbeam“ bestückte. Diesen Dampfmotor, den die Firma Liquid Fuel Engineering (LIFU) um die Jahrhundertwende auf der Isle of Wight produzierte, fand der im fränkischen Hof lebende Friedrich W. Busch eher zufällig in England. Busch, im Beruf Chefarzt im Sana Klinikums in Hof, gehört zu den Zeitgenossen, die die Dampfmaschinenteknik in ihren Bann gezogen hat. Er ist seit vielen Jahren Mitglied im Deutschen Dampfboot-Verein (DDV). „Pluto“ ist bereits sein zweites Dampfboot.

LIFU-Motoren stellten zu ihrer Zeit Höhepunkte der Entwicklung in der Dampftechnik dar. Zu den Kunden der Maschinenbauer gehörten neben Berühmtheiten wie Sir Thomas Lipton, William Fife und der Großherzog von Russland auch das englische Königshaus. Die mit den LIFU-Maschinen bestückten

Beiboote wurden damals bei Flaute sogar als Schlepper der großen Jachten genutzt. Busch stieß bei seiner Recherche auf Angaben, nach denen die königliche „Britannia“ von ihrem 7,50 Meter langen Dampfboot bei Hafenmanövern mit bis zu vier Knoten Fahrt geschleppt wurde. Aber auch diese Leistung konnte nicht verhindern, dass die Dampfmaschinen von den sehr viel kleineren und leistungstärkeren Verbrennungsmotoren abgelöst wurden.

Auch heute leistet die über 100 Jahre alte Dampfmaschine der „Pluto“ noch etwa 25 PS. Sie ist eine Zwei-Zylinder-Verbundmaschine und macht deutlich, warum das Dampfmaschinenzeitalter beendet wurde: Der Bootsantrieb bringt zusammen mit ihrem Drei-Trommel-Wasserrohrkessel rund 700 Kilogramm auf die Waage.

Ein Blick auf die ausgefeilte Technik der letzten Jahrhundertwende im Rumpf der „Pluto“ macht allerdings die Faszination dieser Maschinen deutlich. Eine Unmenge von Ventilen und Hebeln zeigt, dass ein Starten mühsam erarbeitet werden muss, um dann die lautlose Fahrt über das Wasser genießen zu können. Eine Stunde vorher steht das Beheizen des Kessels. Die „Pluto“ wird mit Öl befeuert.

Sehr viel länger dauerten allerdings die Arbeit für den Hobbymaschinisten, die uralte Maschine wieder funktionstüchtig zu machen. Das Gesamtprojekt „Pluto“ zog sich über Jahre hin. „Auf wundersame Weise überlebten von dem Beiboot nicht nur die Maschine, sondern - wenn auch versprengt - fast alles Zubehör,“ so Busch. Er konnte sich unter anderem neben Armaturen, Kesselverkleidung, Welle und Schraube sogar die in Bronze gegossene Ruderpinne mit einem Griff aus Ebenholz sichern.

Mit dem Heikendorfer Bootsbaumeister fand Busch den richtigen Partner. Helmut Dick hatte sich schon vor vielen Jahren auf die Strip-Plank-Baumethode mit Epoxy-Kleber spezialisiert. Mit dieser Leistenbauweise entstehen feste, aber besonders leichte Rümpfe. Nur so war die Vorgabe einzuhalten, ein Gewicht von 1,5 Tonnen für das 8,50 Meter lange und 1,96 Meter breite Boot nicht zu überschreiten.

Der Hofer Mediziner ließ sich das Boot mangels einer Risszeichnung nach alten Fotos von dem Schiffbauingenieur John King neu konstruieren. „Mein Freund John ist selbst ein Steamboater und hat einen Teil seiner Ausbildung in der noch bis vor kurzem existierenden Werkshalle von LIFU absolviert“; sagt Busch. Während das Boot konstruiert wurde, blieben ihm selbst „lediglich“ noch die Überholung von Maschine und Wortingtonpumpe, die Anfertigung der Steuer- und Ruderfittings, das Bearbeiten und Polieren aller neuen Rotgussteile sowie das Besorgen von Ventilen. Dass Busch äußerst fachkundig vorgegangen sein muss, spiegelt eine Dampfmaschine wider, die aussieht, als wäre sie gerade von LIFU an Lord Brassey übergeben worden. So viel funktionierende Originalität aus alten Zeiten sorgt für Aufmerksamkeit. Auch beim jüngsten Dampfboottreffen in Berlin stand das Boot im Mittelpunkt des Interesses und wurde mit einem Preis ausgezeichnet. In Kürze wird „Pluto“ auf der Müritz zu sehen sein. Dort will Chefarzt Dr. Busch mit seiner Familie Ferien machen.

Von Klaus Bartels