

DAMPF



2008 – Raddampfer Goethe die letzte Fahrt auf dem Rhein

Mitte 2008 hatten Udo Fischer und ich mit anderen Mitgliedern des Vereins FDM eine letzte Fahrt unter Dampf mit dem Raddampfer Goethe am Nachmittag um 16.00 Uhr von Rüdesheim nach Sankt Goarshausen rheinabwärts geplant. Nach der Ankunft in Rüdesheim gondelten wir erst einmal zum weit sichtbaren Niederwalddenkmal und schwebten dazu hoch über die Trasse der ehemaligen Zahnradbahn, die dort von 1884 – 1939 in Betrieb war, zum Kaiser

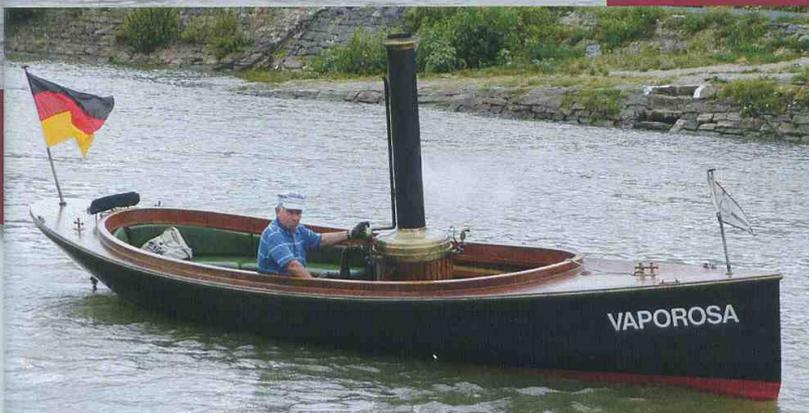
Wilhelm I. Auch hierzu ist unser freundlicher Gastgeber Helmut Strothjohann aktiv und reist bis heute mit einem 1:22,5 Modell und Diorama der Bergbahnanlage durch die Lande. „Nebenbei“ spielt und puzt er noch den Bass im örtlichen Orchester. Hat ein Dampfan etwa mehr als zwei rechte Hände?

Am Mittag sind wir zwei dann zum Yachthafen in Rüdesheim gefahren, um dort das handliche Dampfboot Vaporosa zu besichtigen und auf dem Vater Rhein Probe zu fahren. Am Hafen trafen wir uns mit Helmut und heizten mit heimischer Buche sanft den stehenden Kessel der schlanken Schönheit an. Nebendran bediente Helmut sorgfältig alle Schmierstellen, wie das so bei historischen Dampfmaschinen üblich ist. Die Schmierung hielt über den ganzen Nachmittag. Der stolze Besitzer hatte seit 1991 in dem Boot bereits eine Stuart 6A Maschine 12 Monate erprobt, war danach aber auf eine äußerst betriebstüchtige Zwei-Zylinder-Verbund-Maschine, die er aus den Vereinigten Staaten selbst importierte, gestoßen. Es ist eine Sample-V Maschine in 90 Grad Bauweise mit Slip Exzenter als Umsteuerung. Hub 10 cm,





Busso Hennecke



David verabschiedet Goliath

Durchmesser: Hochdruck 7,5 cm, Niederdruck 12,5 cm. Umdrehungen pro Minute um 330, Betriebsdruck 11 bar. Wasserversorgung mit einem geschlossenen System, Speisewasservorwärmung, Abdampfkondensator, Ölabscheider und Frischwassertank unter dem Boden. Etwa 3 Liter Wasser gehen pro Tag verloren und werden daraus nachgespeist, Vorrat 17 Liter Reservewasser.

Der Kessel war in etwa einer Stunde gut vorgeheizt, die Sicherheitsventile bliesen ab und lautlos glitten wir mit des Dampfes Kraft über die Hafenmündung am Ufer entlang und dann die Schifffahrtsstraße kreuzend auf die Mitte des dort extrem breiten Stromes. Die tapfere Dampfmaschine schaffte es locker, stromaufwärts Häuser und Kirchen hinter sich zu lassen. Eine Schiffsschraube mit großem Durchmesser und eben solcher Steigung bewerkstelligte das schier Unglaubliche mit galanter, geräuschloser Bravour. Die Maschine arbeitete den ganzen Tag sicher,

geräuschlos und einwandfrei. Nur die Kette schnurrte ein beruhigendes Fahrradlied der zuverlässigen Maschine. Zuerst ging es rheinaufwärts zu einigen schlanken Inseln in der Mitte des Rheins, die der Bootsbesitzer bei passendem Wetter gern als sein privates Baderevier nutzte. Dort gab es erst einmal als inneres Sonnenschutzmittel eine kühle Flasche Gerstenkaltschale, bevor diese zu warm zu werden drohte ...

Der stehende Kessel gut von erfahrener Hand mit Holzscheiten bedient, war ständig kurz unter der Grenze zum Abblasen. Nur ab und zu holte Helmut vorn am Schiffsbug ein paar Hände voll Hartholz langzeit- und trocken gelagert. Helmut ist ein seit vielen Jahrzehnten erfahrener Dampfer, der früher auch mit eigenen 600 mm Schmalspurlokomotiven und mit einem Normalspur C-Kuppler als Erster auf Bundesbahngleisen legal unterwegs war! Auch eine Henschel Dampfwalze gehörte ihm und steht in der Nähe von Bremen gerade frisch restauriert beim Freundeskreis Straßendampf-Mitglied Christian Ahlers nach ihrer Abnahme bereit für die Jungfernfahrt. Doch irgendwann wurde Helmut das Hobby zu umfangreich und er stieg auf einen 1:4 Dampftraktor um, danach auf einen 1:3 und fuhr diesen geraume Zeit im gewerblichen Rahmen.

Herkules dreht noch heute seine Runden, viele kennen ihn aus Sinheim. Sein Standort ist heute Mannheim/Wallstadt bei der Freundeskreis Straßendampf-Familie Giuliano Piras. Doch da Helmut direkt in Rüdesheim wohnt, konnte er zweifelsohne auf Dauer schlecht an den Dampfschiffen vorbei gehen. Und so fährt er jährlich etwa 70 Tage auf dem Rhein dampfstolz spazieren. Laut Logbuch hat die Vaporosa bis heute im 21. Jahr etwa 17.000 km gedampft. RESPEKT! Helmut heizt nur mit Holz und lebt so völlig im Einklang mit der Natur.

Schnell vergingen unsere gemeinsamen Stunden und wir nahmen final Kurs auf den Schiffsanleger Rüdesheim. Am Horizont kam rheinaufwärts schon die breite

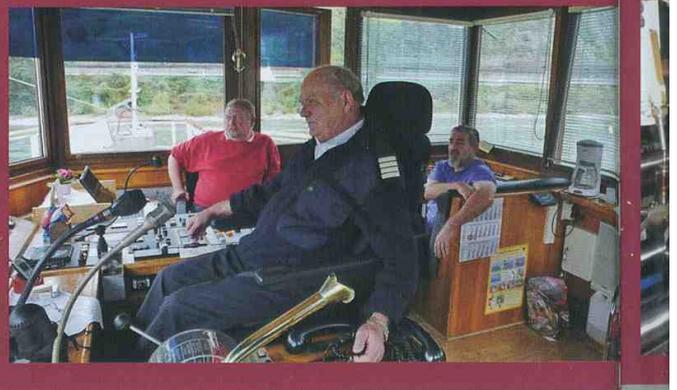
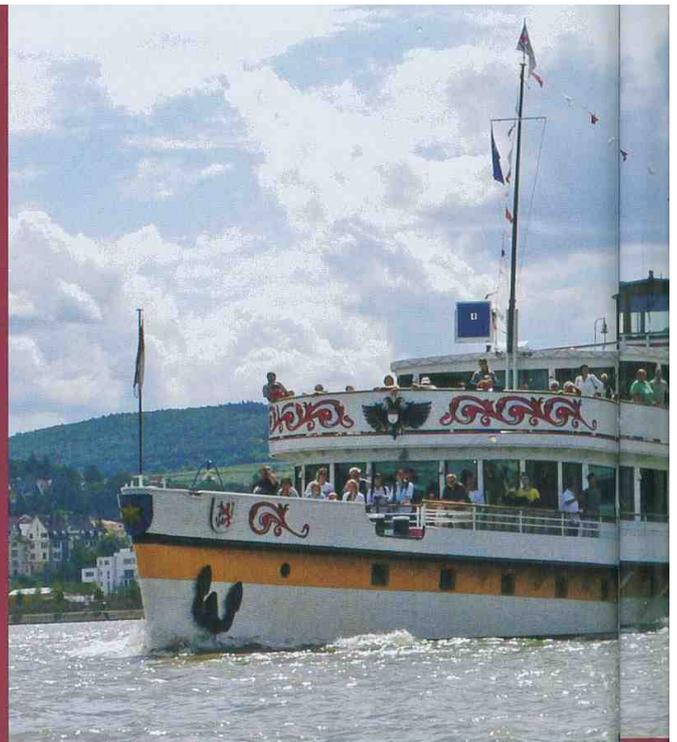
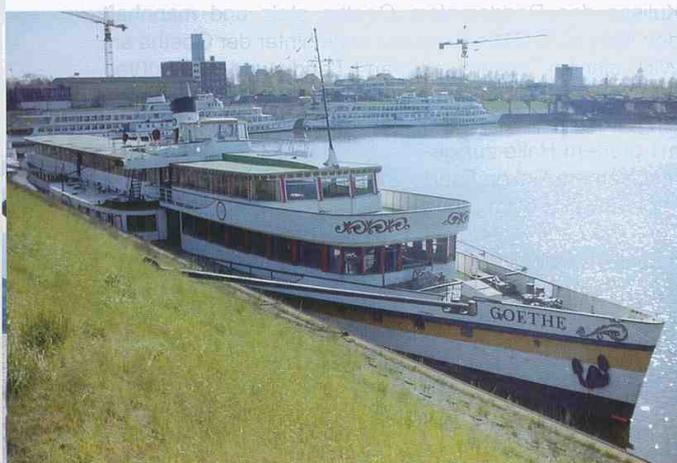
Kulisse des Raddampfers Goethe stolz und mannhaft den Berg hinauf. Die Vaporosa legte hinter der Goethe an. Wir gingen zusammen an Land und begrüßten die aus Groß Auheim eingetroffenen Mitglieder mit großem Hallo zur gemeinsamen, flinken Fahrt stromabwärts nach Sankt Goarshausen. Als die massive Messingpfeife des Dampfers Goethe das Lied zur Abfahrt blies stand Helmut mit seinem Boot und zischenden Sicherheitsventilen bereit – zur Tageswettfahrt zwischen David und Goliath.



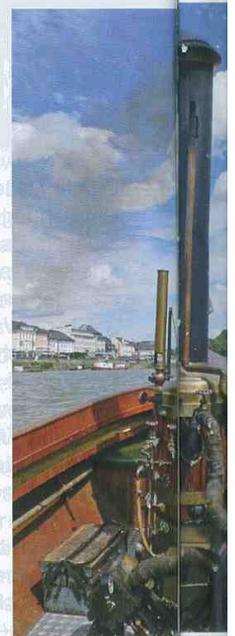
Die Leinen wurden gekappt und es ging los. Spurtschnell gewann die Vaporosa Abstand und verwies die betagte Goethe auf das hintere Altenteil. Doch schon wenige Minuten später sorgte Goliath kurzzeitig für einen Stillstand zwischen den unterschiedlichen Kontrahenten. Dann ging es los, wie Helmut es uns bereits prognostiziert hatte, gnadenlos stürmte die Goethe von hinten Fahrt aufnehmend an der Vaporosa vorbei. Beide Dampfer kannten natürlich diesen Vorgang bereits und verabschiedeten sich zur Freude aller Passagiere, die das unterhaltsame Spiel beobachtet hatten, gemeinsam mit langem freundschaftlichem Pfiff. Es war kein Pfiff des Triumphes, es war einer der Gemeinsamkeit des Dampftriebes.

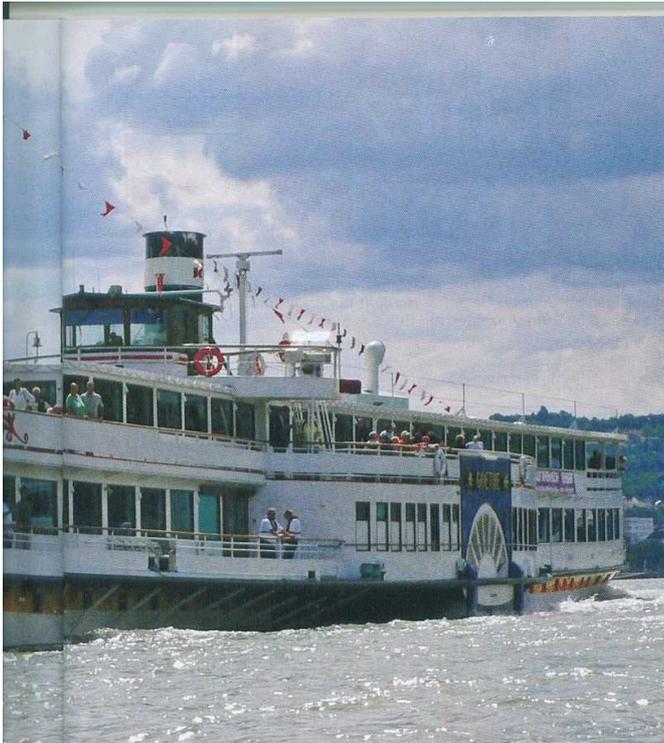
Dieser gemeinsame Pfiff und der sanfte, große, leise flügelklappernde Dampfswan Goethe – sind nun vom Vater Rhein verschwunden. Helmut grüßt die Goethe seitdem nicht mehr. Denn dort regiert nun nur noch ein schnöder, simpler Explosionsmotor! Für jeden nachzuvollziehen? Nun – es war bekannt, dass die Reederei Köln-Düsseldorfer den Dampfbetrieb zum Saisonende 2008 einstellen würde. Fernsehsendungen konnten da keinerlei Abhilfe schaffen. Der Freundeskreis des Dampfschiffes Goethe schwieg offiziell zu dem Thema. Nur der auch von uns unterstützte Deutsche Dampfbootverein (Herr Hackenbruch) gab sich alle Mühe mit internationaler Rückendeckung, Petitionen, Unterschriftensammlungen, Denkmalsbemühungen diesen Vorgang auszusetzen, zum Stillstand zu bringen. David gegen Goliath? Geht das auf Dauer gut? Es gelang nicht. Die Dampfmaschine der Goethe ist bis heute für die Öffentlichkeit verschollen. Steht sie in einem Museumsmagazin? Selbst der letzte Kapitän, Herr Zöllner, der gleichzeitig in seinen verdienten Ruhestand ging, weiß darüber im Mai 2011 nichts zu sagen. Man hatte versprochen, die Maschine in einem Kölner Museum auszustellen. Welcher Dampfdetektiv kann das bitte für uns aufklären?

Die Goethe fuhr in den einzelnen Jahren jeweils etwa 1.000 Gäste pro Tag an 150 Tagen. In den Jahren 1996-2006 waren es etwa 18.000 Betriebsstunden mit zusammen 212.000 km. Dabei verbrannte sie 6,5 Millionen Liter Marinediesel. Pro Betriebsstunde sind das 360 Liter. Insgesamt wurden in den 10 Jahren 1,5 Millionen Passagiere gezählt. Das aktuelle Gewicht lag bei 700 t. Zur Schiffstaufe 1913 waren einst nur schlanke



400 Tonnen voranzuschaukeln ... Der Tiefgang des Schiffes wurde schrittweise von 1 m auf 1,6 Meter angehoben. 38.000 Liter Diesel fasst der Tank. 20.000 l Brauchwasser und 14.000 l Speisewasser wurden mitgeführt. Die Maschine arbeitete bei 10 bar – der Dampf wurde auf 280° überhitzt. Bei Vollast lieferte die Maschine 700 PS. Sie arbeitete im Kondensationsprinzip. Der kondensierte Dampf ging über eine Schiffahrtsentöler, eine Kaskade, einen Feinfilter und danach zurück in den internen Wasserkreislauf. Zusätzliches Wasser wurde dem Speisekreislauf entnommen, enthärtet und mit Speisewasserchemikalien versehen. Nachts fiel der Kesseldruck auf etwa 6 bar. Die Goethe hatte die Erlaubnis, den Rhein bergauf bis nach Kehl zu dampfen. Bedampft wurde es mit dem Kapitän, einem Steuermann, zwei Maschinisten und vier Mann Bordbesatzung. Warum der Personendampfer Goethe sich nach Auskunft des Besitzers nicht wirt-





Technische Daten der Goethe

Baujahr und Indienststellung: 1913	
Bauwert:	Gebrüder Sachsenberg in Köln-Deutz
Bauart:	Halbsalongüterschiff mit kleinem Oberdeck
Maschinenbauart:	700 PS
Erbauer:	Gebrüder Sachsenberg, Köln-Deutz
Antrieb:	Zwei Schaufelräder mit je 8 Eisenschaukeln
Schaufelräder:	4 m Durchmesser, maximal 40 Umdrehungen pro Minute
Schaukeln:	3 m Breite
Kesselart:	Zylinderkessel
Kesselbefuerung:	Heizöl
Heizfläche:	285 m ²
Geschwindigkeit zu Berg:	16 km/h
Geschwindigkeit zu Tal:	25 km/h
Länge:	83,25 m
Breite:	15,70 m (über Radkasten gemessen)
Tiefgang:	1,40 m
Tischsitzplätze:	528

schaftlich betreiben lässt, ist unerklärlich. Ein lange mit den Bordmitteln behobener Granatenschaden aus dem Zweiten Weltkrieg scheidet aus. Denn das Schiff wurde Mitte der Neunzigerjahre erst aus seinem Dornröschenschlaf in einem Kölner Hafen aufgeweckt und umfangreich restauriert und erneuert. Die vielen Dampfschiffe in den Niederlanden, in der Schweiz und allen europäischen Nachbarländern beweisen, dass es nicht an fehlender Wirtschaftlichkeit liegen kann. Dort wird sogar expandiert!

In der Schweiz gelang es mit der Montreux bereits, ein mit Dieselantrieb konvertiertes Motorschiff – wieder in die Ursprungssechtdampferform zurückzubauen! Und das mit einer ganz neuen Maschine! Und beweist nicht gerade die große Dampfflotte bei Dresden auf der Elbe für Deutschland, wie wir zuletzt im *Journal Dampf & Heißluft* lesen konnten, die Wirtschaftlichkeit der historischen Raddampfer auch als Touristenmagnet? Oder wartet die Ausgabe 2/2011 des Journals über die Elbeflotte etwa noch immer im Verlag auf Sie? Dann aber einfach mal sofort melden und nachbestellen! Ja – oder gibt es etwa nicht genug Touristen am Mittelrhein? Sie kennen doch die Antwort – oder?

Dem Kapitän i. R. Herrn Zöllner und Herrn Markus Mann aus Langenbach bei Kirburg danke ich sehr für die in diesem Bericht verwendeten, freundlicherweise überlassenen Daten und Fotos!