

George Stephenson war ein berühmter, britischer Eisenbahnpionier der frühen Dampfperiode, welcher familiär und beruflich ein gut gefülltes, erfolgreiches Leben hinter sich gebracht hat. Neben den vielen durch ihn erbrachten Neuerungen der Dampftechnik, kristallisierten sich historisch später insbesondere seine Eisenbahntätigkeiten Liverpool-Manchester und die erste Lokomotive in Deutschland sowie vielen anderen Ländern heraus.

Sein unvergessener Name weht nun seit 2013 in den Niederlanden einem Schiff mit neuem Rumpf und erlesenstem historischem Inhalt strahlend voraus.

Eigentlich wollte der spätere Planer und Erbauer der „George Stephenson“ als Jugendlicher den Beruf des Maschinenbauers ergreifen. Doch das war in den 50er Jahren nicht so einfach. Sein Vater – ein findiger Gärtner mit eigenem Gartenbaubetrieb – hatte nach dem Krieg eine bis dahin unentdeckte ergiebige Marktlücke erspäht. Bei der rasant wachsenden Zahl der Gartenbaubetriebe in den Niederlanden, ging es nebenbei vermehrt darum, im Winter ausgefallene Heizungen der Gewächshäuser schnellstmöglichst zu reparieren und wieder herzustellen. Frostschäden der wärmebedürftigen Pflanzen konnte sich niemand leisten! Meist bildeten Dampfheizungen per großem, kohlebefeueltem Kessel den Schutz der Pflanzenzöglinge vor den Unvorhersehbarkeiten der Witterung. Und was in der Not tun wenn plötzlich unerwartet ein Heizkessel defekt

war und versagte und dadurch existenzielle Probleme drohten?

Ganz einfach. Den Fachmann für derartige Fragen anrufen. Und bei ihm sehr flink einen Übergangskessel per Miete für die Reparaturzeit zu erhalten oder gleich einen neuen Kessel für die Weiterversorgung zu bestellen. Im Sommer war das natürlich selten ein Thema. Denn in der Sommerperiode braucht niemand in den Gärtnereien der Niederlande einen Kessel. Zu der Zeit blühte dafür das Pflanzengeschäft bis heute.

Dem cleveren, jungen, maschinenbauwilligen Junggärtner passte das natürlich wenig. Er machte seine Arbeit und sammelte nebenbei mit Herzblut von den vielen nach dem Krieg auszumusternden Dampfschiffen über Jahrzehnte in seiner Freizeit nur die allerbesten Ausrüstungsteile. Viel später kam ihm dann in den Sinn, diese Teile vielleicht einst zu einem neuen Großen und Ganzen zusammenzufügen. In über fünf Jahrzehnten stauten sich viele erhaltenswerte Raritäten an. Denn in

Busso Hennecke

Dampf-Luxusyacht-Neubau „George Stephenson“ Mit der historischen Kraft der Doppelherzen



dieser Zeit wurden Schiffe und Teile aus aller Herren Ländern – auch aus Deutschland – in den großen Häfen in Holland zu Schrottpreisen haufenweise abgewrackt. Hiervon hegte und pflegte er vieles. Wenn er etwas Besseres fand, verwarf er dies, verkaufte das alte.

Eine echte und fruchtbare und unstillbare Sammelleidenschaft hatte sich so mit der Zeit entwickelt.

Ende der 90er Jahre war es dann soweit. Die Konstruktion einer Yacht im Stil der 50er Jahre war von ihm im Ruhestand erdacht. Feine Teile waren mehr als genug gehortet, ein Gelände im Hafen Rotterdam direkt am Kai wurde diskret angemietet. Doch niemand durfte davon erfahren, damit befürchtete Eigentumsdelikte unterblieben. Die Halle wurde dafür – groß genug, um den Stahlrumpf komplett darin zu errichten nebst Büro und Lagerräumen – direkt am Kai gefertigt.

Der Rumpf sollte das einzig wirkliche Neuteil an der geplanten 26 m langen und 7 m breiten Dampfyacht werden.

Mit der Zeit und aller Ruhe der Welt wurde die neue Hülle Stück für Stück planmäßig mit den alten – zurück zur Neuware restaurierten – lange gesammelten außergewöhnlichen Teilen bestückt. Selbst kein neues Holzteil ist auf dem Schiff verbaut. Mehr als 300 alte Planken wurden recycelt. Lange gelagerte historische



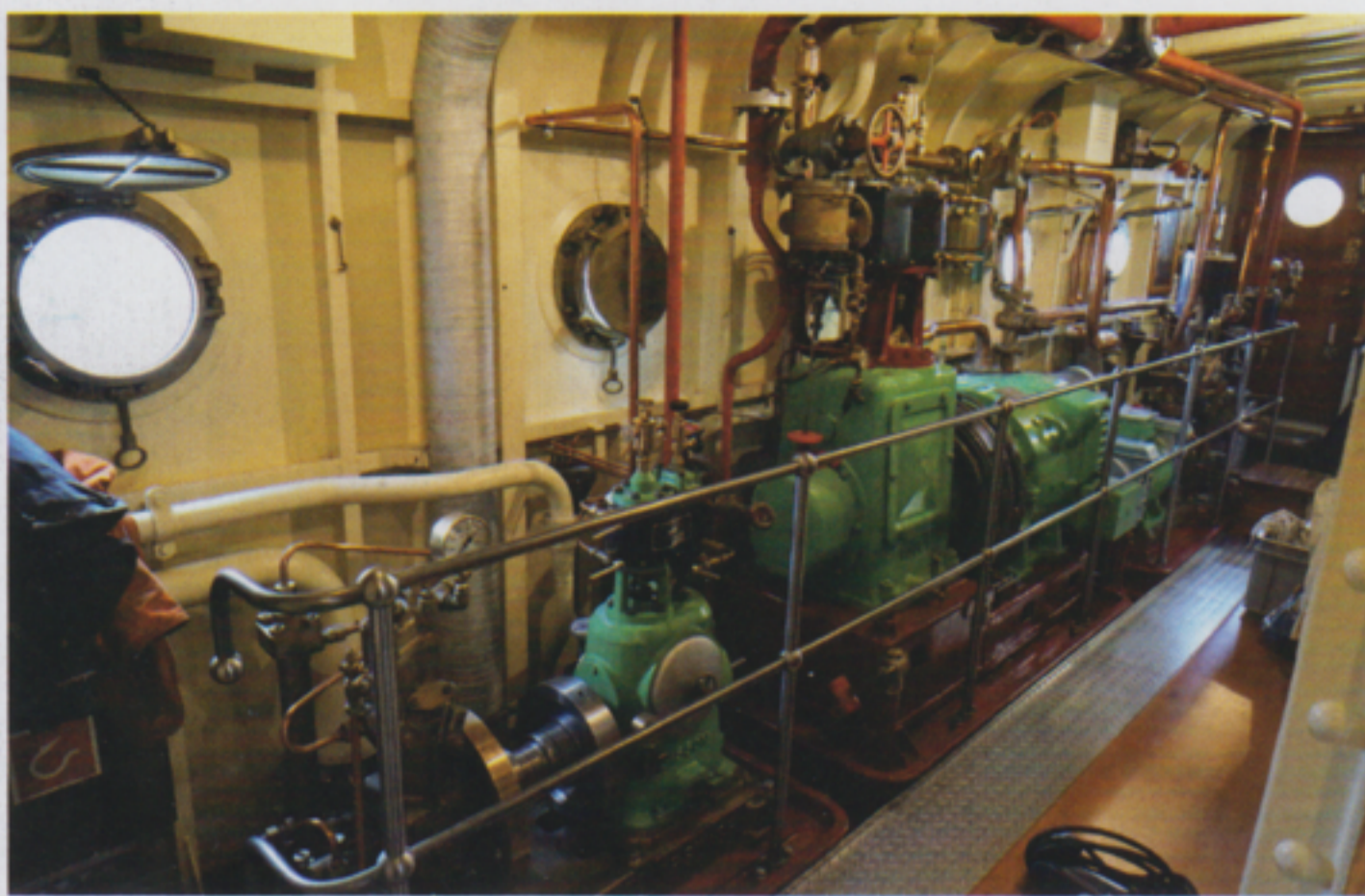
Steuerstand: das kleine Schnellgang Steuerrad im großen, davor der Kasten für Hydrauliksteuerung, davor der Kompass, davor der waageförmige Ruderstandsanzeiger; rechts die drei nummerierten Holzklötze sind zur Vorgabe und Erinnerung des angelegten Kurses, rechts neben Steuerrad der Telegraf zum Maschinisten



Der Kapitänssessel; links daneben zeitgenössischer Heizkörper aus gefaltetem Kupferrohr; vor dem Sessel der stehende Dampfregler aus Messing



Dampfantrieb per Crabtree-Verbundmaschine; Kondensatorseite, Umsteuerung rot, Kupfer Abdampfrohr oben rechts, darunter Kondensator, dahinter von Lloyds gefordertes Fluchttor, links unter Gitter die Antriebstrennung und Schwingungsdämpfung



Kleiner grüner Sisson-Dampftrieb; für Schraubensbremskompressor und Wendegetriebe etc., großer grüner Robey-Dampftrieb für Generator, beides Einzylinder Schnellläufer; Fundamente aus Rotguss

Möglichkeiten ihr letztlich verdientes absolutes Ende finden! Baubeginn war 2003 und Kiellegung im November 2007. Nach gut zehn Jahren Wertzeit wurde der 60 Jahre alte, reife Schiffstraum 2013 fix und fertig abgeliefert.

Ablegebereit!

Bis dahin wusste fast niemand von dem Geheimprojekt. Da in Europa das neue hochseefeste Dampfschiff von Lloyds mit der Bruttoreaumzahl 130 nicht mehr abgenommen werden konnte, alle Dampfprüfer bereits in Rente oder auf einen anderen Stern versetzt waren, wick der prinzipien- und linientreue Eigner dazu auf die entfernten Cayman Inseln aus. Dort besteht noch die geduldig gesuchte Möglichkeit zur Zulassung für neue Dampfschiffe.

Abnahme und Versicherungszertifikat wurden im britischen Commonwealth zur vollsten Zufriedenheit gefertigt – Versicherungsträger: Lloyds, London.

Ja, und wie war nun meine Besichtigung vor vier Jahren?

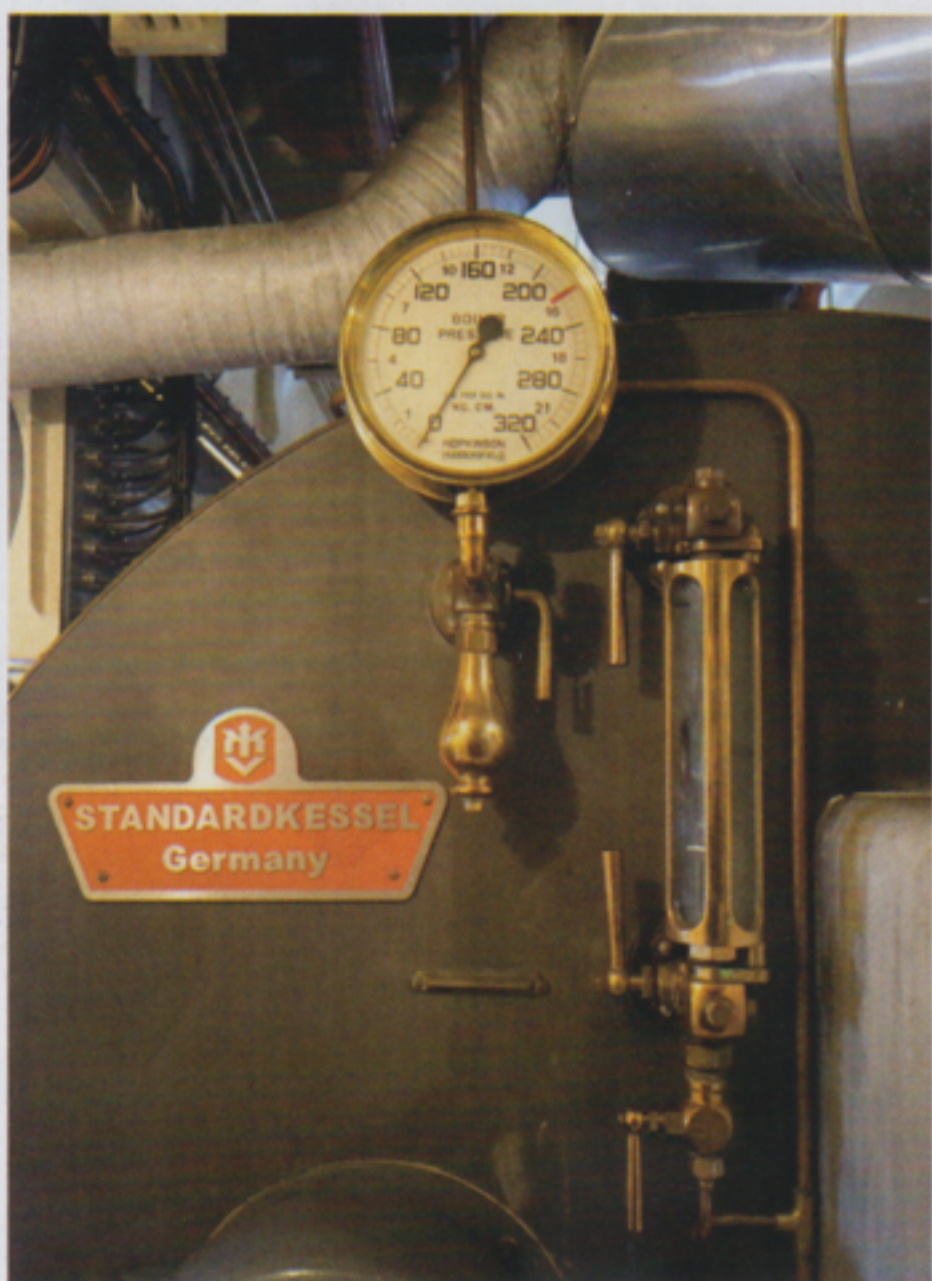
Bei meiner Besichtigung wurde ich zuerst in das Steuerhaus geführt und war lange sprachlos. So etwas hatte ich noch nie gesehen oder davon gehört. Alle Teile waren auf Hochglanz poliert und viele Apparaturen und Hebel ließ ich mir erklären. Ganz besonders imposant war natürlich der rote Kapitänsthron. Stuhl – konnte man das beim besten Willen nicht mehr nennen. Anschließend gingen wir über das Vorder- und Hinterdeck und danach ging es auf mein wiederholtes ungeduldiges Drängen die Etage hinunter in den Maschinenraum um den Dampftrieb zu besichtigen.

Die Crabtree-Zweizylinder-Verbundmaschine aus dem englischen Great Yarmouth von 1931 befand sich in enger Nachbarschaft mit Leitungen jeder Art, Hilfsmaschinen, Verteilern, Wasserverteilern, Ausgleichsbehälter, Anzeigetafeln, Tanks, multipler Rohrleitungen verschiedensten Durchmessers – natürlich alles miteinander allerfeinstverlegt. Keinerlei Kompromisse waren auch bei genauem Hinsehen irgendwo zu erspähen.

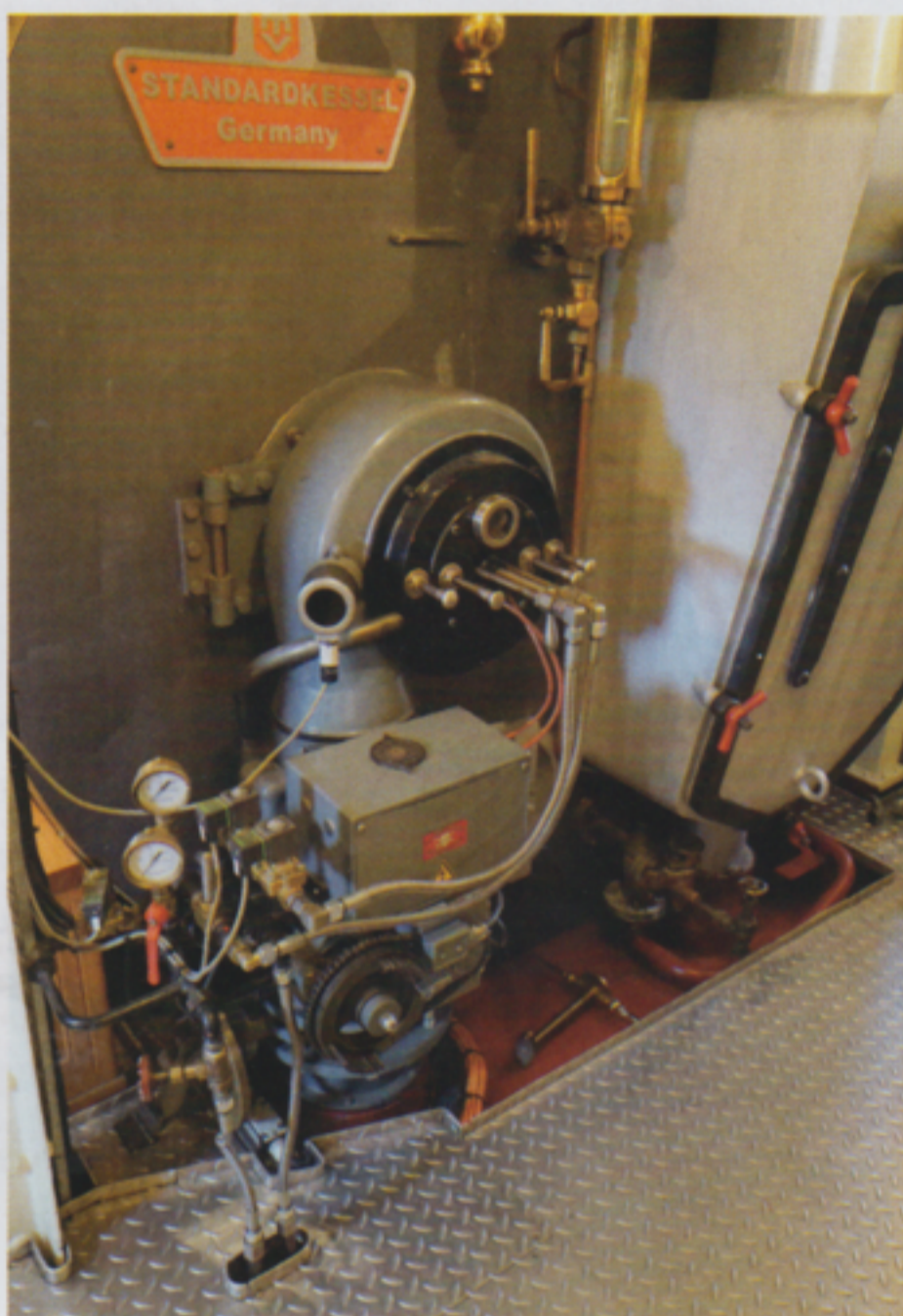
Die Antriebsmaschine arbeitet unter 16 bar Betriebsdruck. Dauerleistung sind 180 PS. Auch hier unter Deck im Maschinenraum herrschte peinlichste Sauberkeit. Der Ruf vieler englischen Maschinen, sie seien Ölsardinen, wurde hier absolut nicht bestätigt.

Nach meinen Fotoarbeiten und Inspektionen, Fragen, Erklärungen wollte ich wieder die Treppe hinauf.

Doch man führte mich noch eine Treppe hinunter und was war denn dort, der Ballastank? Überraschung: Noch ein Maschinenraum! Allerdings ohne Dampf! In der Mitte thronte ein riesiger Achtzylinder!



Neuer ölbefuerter Dampfkessel mit zeitgenössisch antiken Armaturen, Betriebsdruck 220 PSI, 16 bar



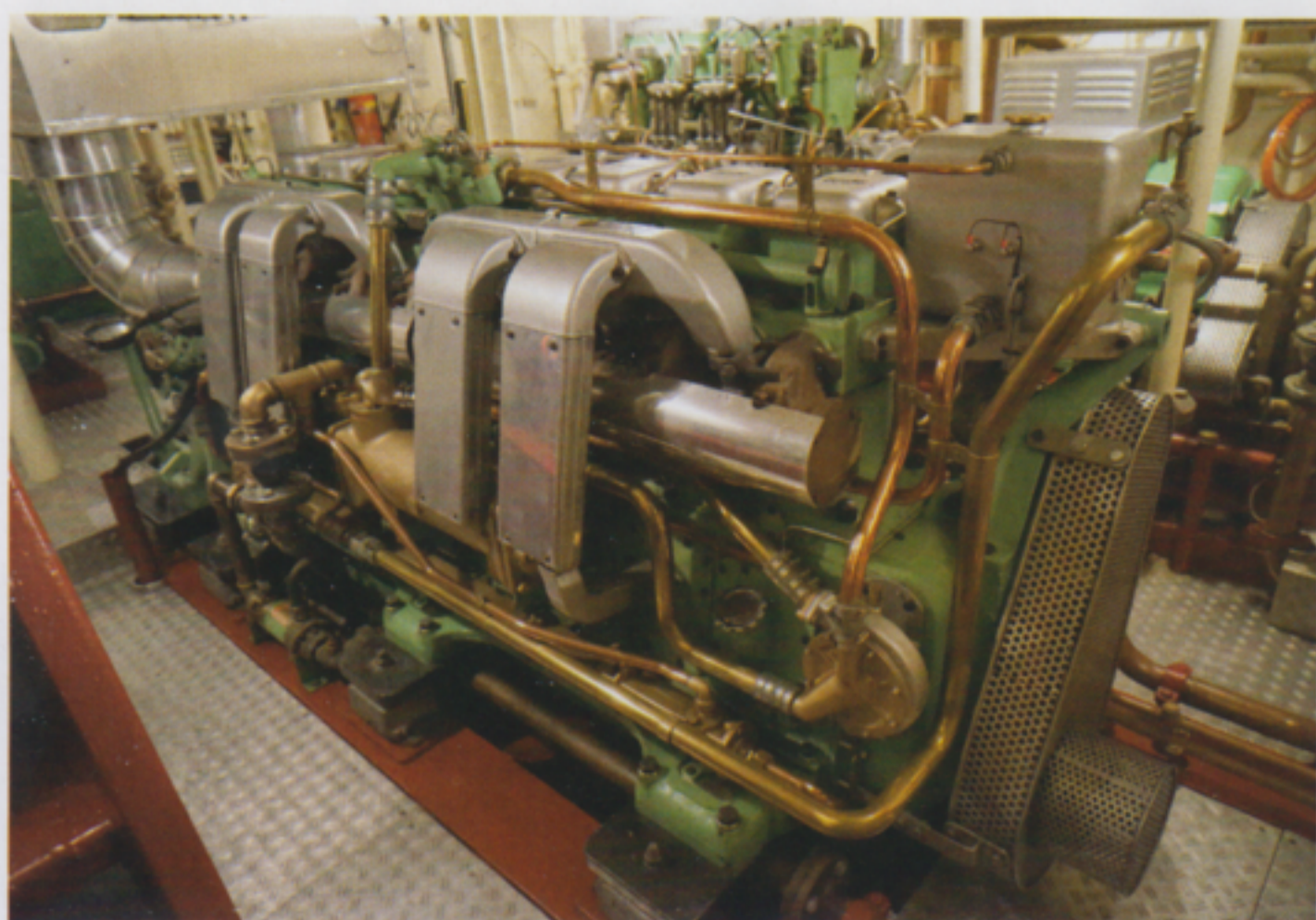
Standardkessel, Ölbrenner mit seinen Anschlüssen

Maschinen, Pumpen, Verteilerkästen für den Strom, Möbel, alte Telefone, die gesamte Ausstattung in der Kajüte, im Steuerraum, Schalter, Wasser und Dampfahne, alte Dampf und Lufthörner, Nebelhorn, tief-tönige Mehrklangpfeifen ergänzten sich gegenseitig zu einem prächtigen museumsartigen aber voll aktiven neuen Luxus-schiff. Selbst für die Schiffsglocke wurden Versuche angestellt, welche Metallzusammensetzung den besten Klang in Ton und Reichweite ergeben würde. Als historischer aber noch aktiver Anker dient der eines englischen Minenräumers der Ham-Klasse. Lediglich das Verbrauchsmaterial der Dampfkessel wurde völlig neu nach heutigem Wissen und Vermögen sowie Sicherheitsbestimmungen gefertigt. Auf dem Deck befindet sich achtern als Besonderheit ein Stützsegel mit der Aufgabe die „George Stephenson“ schwerpunktsbedingt lateral zu stabilisieren.

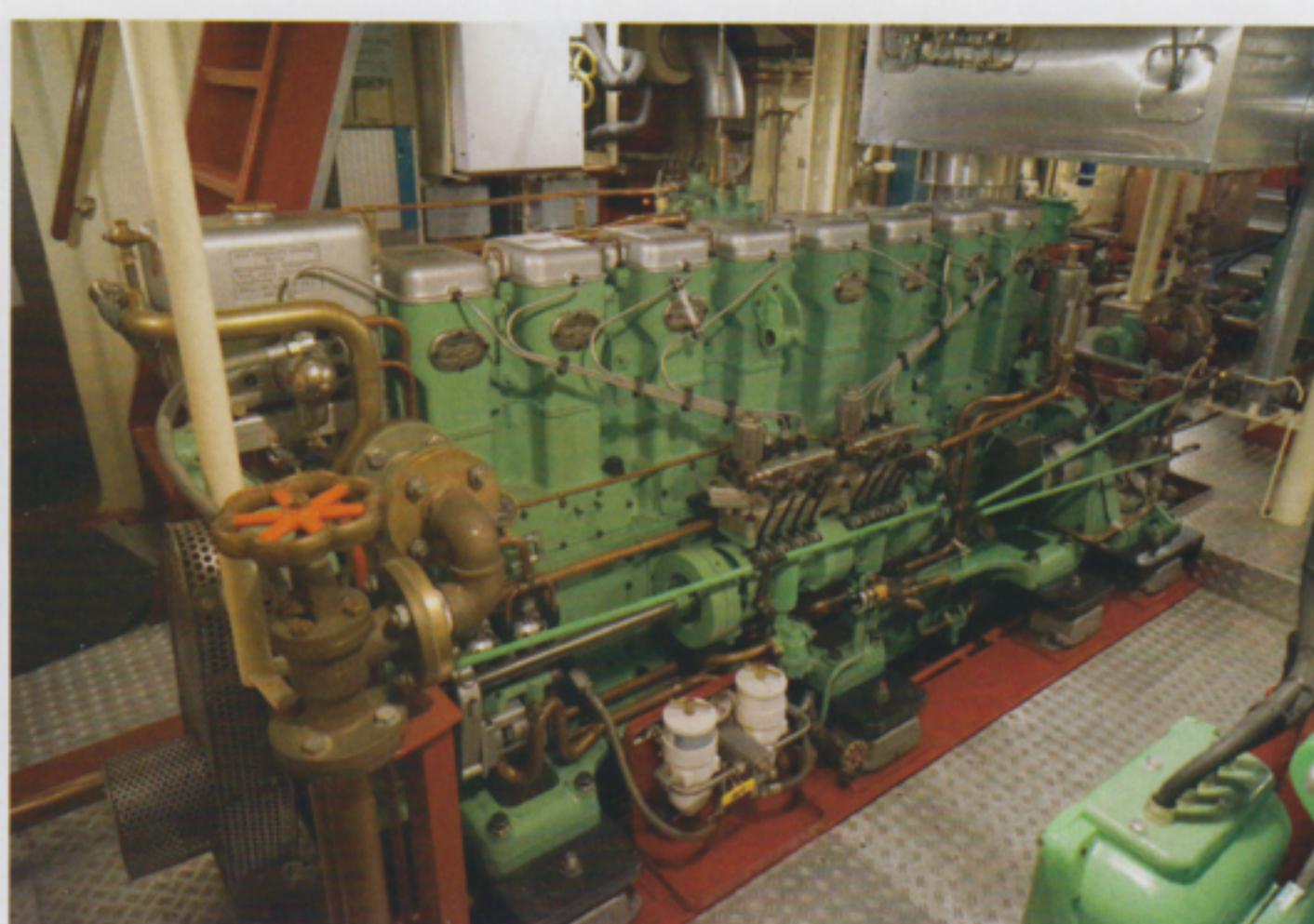
Wer diese Yacht gesehen hat, weiß, was ein realer auch technischer Augenschmaus bedeuten kann und wo die historischen



Dampftrieb-Generator, mit Zwangschmierung, Verdrängungsöler oben zur doppelten Sicherheit



Dieselantrieb Gardner im Unterdeck, Lufteinlasse Alu silber, Kühlwasserumlauf unten rechts; Abgase Alurohr hinten links nach oben, hinten grün: Generatordiesel Gardner 6-Zylinder



Sauberste Verlegung aller Leitungen, auch zur Einspritzpumpe; unten links weiß Kraftstofffilter, acht stolze Fabrikschilder weisen auf acht Zylinder



Armaturenbrett der beiden Gardner-Dieselmotoren: Oben Schraubenantrieb mit Nenndrehzahl 700 Umdrehungen/min; darunter jeweils links die Kühlwassertemperatur rechts der Öldruck; die unteren Armaturen sind für den Stromgenerator



Dampfdreiklangpfeife, tellerförmiges Ventil für Lufthörner

Anzeige

STPCRAFT.

Multifunktionale CNC-Systeme – Die Zukunft für deine Werkstatt.

Als Bausatz oder Fertigsystem erhältlich!

- Aluminium
- Holz
- Carbon
- Kunststoff
- Messing
- u.v.m.



Made in Germany

3 Jahre Garantie



STPCRAFT GmbH & Co. KG
An der Beile 2
58708 Menden
info@stepcraft-systems.com
www.stepcraft-systems.com

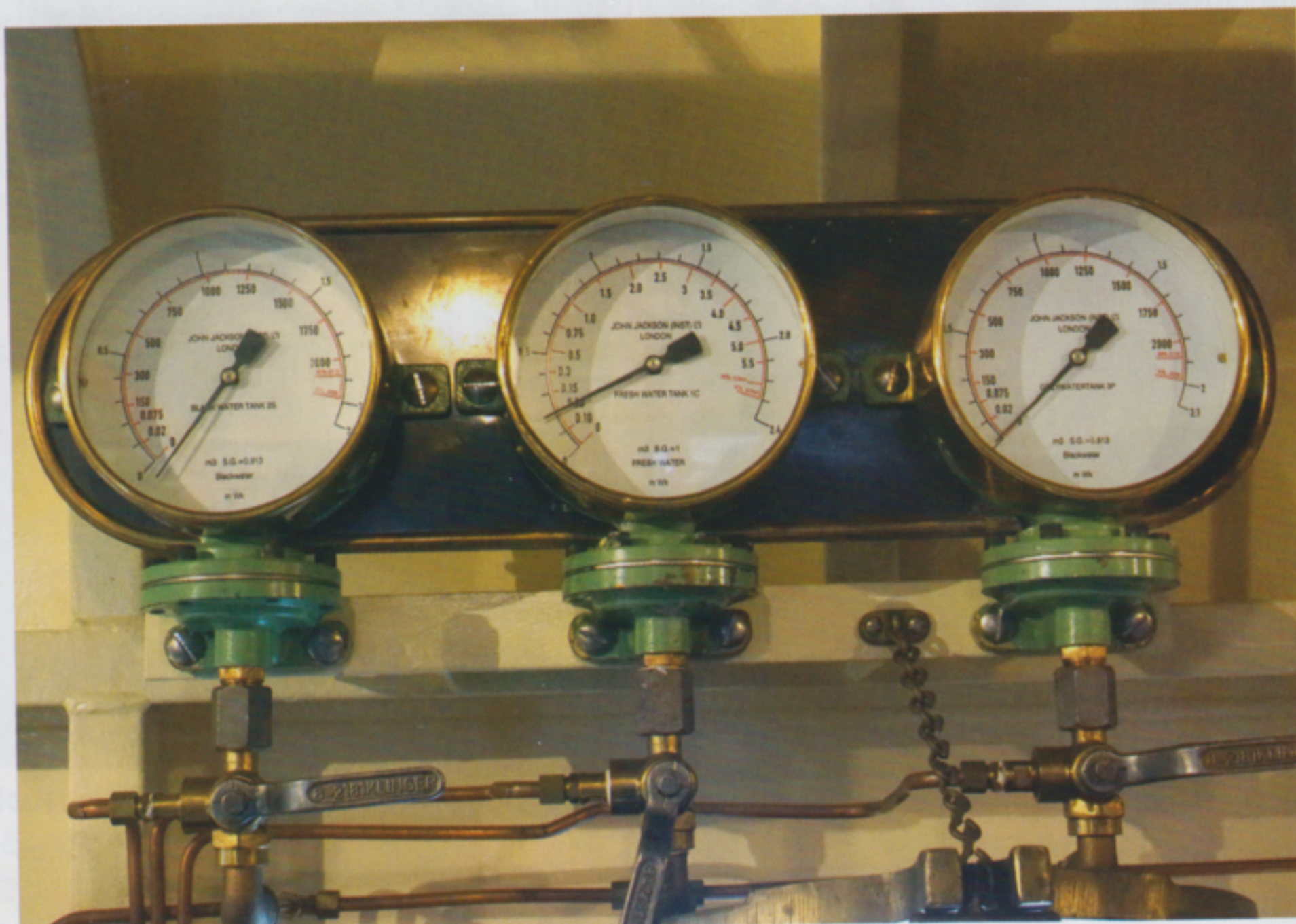
ab 699 €



@stepcraftgermany



Werftbauschild von 2006



Pneumatische Wasserstandsanzeiger, Mitte Frischwasser, Abwasserarten seitlich; Tanks Niederdruck luftgefüllt, Anzeige per Druckerhöhung im Tank entspricht der Füllung

Ein Gardner-Dieselantrieb von 1958. Ebenso pikant zum besser als Neuzustand restauriert! Leistung 235 PS. Ebenfalls keine Ölsardine! Und in einer anderen Ecke stand gleich nebenan noch ein Gardner mit sechs Zylindern, der Generatorantrieb. Ebenfalls ein britischer, glänzender staubfreier Trockenfisch - und zwar hochglanzpoliert!

Da die „George Stephenson“ nur eine Schraubenwelle hat, geht die Dampfkraftübertragung von oben per abkuppelbarem Winkeltrieb und eine senkrechte Welle und Kegelzahntrieb nach unten in den Diesel-Motorraum. Der Gardner ist natürlich ebenfalls abkuppelbar. So kann wahlweise nur jeweils ein Antrieb seine Arbeit an der Schraubenwelle leisten.

Wenn also der Dampfmaschinist seinen verdienten Feierabend einläutet, Grippe hat oder seine Uniform bügeln muss, wird vom Steuerhaus einfach der Diesel gestartet, die Kraftübertragung umgeschaltet und weiter

geht's mit einer Treibstofffüllung für die wahlweise Antriebsmaschinen non stop bis zu 3.000 Seemeilen weit! Genug für einen Wochenend-Trip oder die Fahrt zum Eissalon am Kai?

Und nun der totale Clou für alle Sachverständigen, oder die die es werden wollen, Leser, deren Freunde und Bekannte: die „George Stephenson“ ist ein Jedermann-Charter Schiff!

Sie kann auch als Schauschiff zu Reisen überallhin auch um die Welt samt Mannschaft angemietet werden. In St. Tropez macht sie mit ihnen ganz sicher auch ein gutes Bild im engen Hafen! Privaträume sind natürlich ebenfalls zahlreich und der pure Luxus.

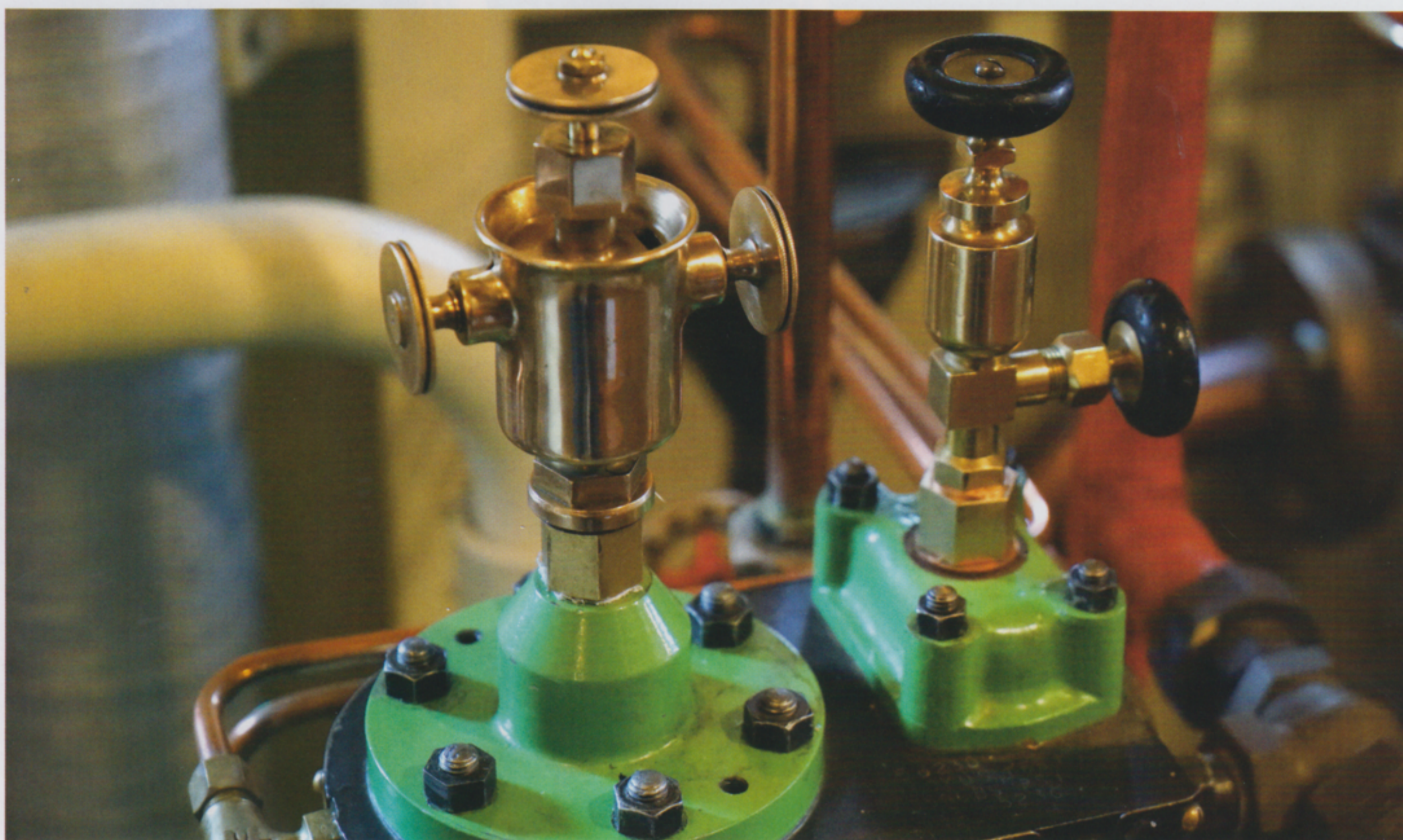
Auch wenn Sie also einmal standesgemäß im kleinen oder großen Rahmen im Hafen Geburtstag feiern wollen: Mit der „George Stephenson“ haben sie dazu die besondere Möglichkeit, den extrem exklusiven Rahmen ihrer Feste, Privatvergnügen und Fahrten.



Vorderdeck, Rettungsbootskiste; hinter Sirenen verborgen: Radargerät



Schaltkasten für Luftkompressor der Wäscherei bzw. Luftsteuerungen; Baujahr 1958, 440 V, 3 PS



Zwei Notfall-Verdrängungsöler jeweils für Zylinder und Schieberkasten der Dampfschnellläufer mit Zwangsschmierung, hier auf Sisson-Kompressorantrieb

Anzeige

Bücher rund um Motoren & Technik



Helmut Werner Bönsch • Umfang: 211 Seiten
ArtNr.: 6109058 • Preis: 39,90 €



Werner Oswald • Umfang: 520 Seiten
ArtNr.: 6109130 • Preis: 49,90 €



Siegfried Rauch & Frank Rönicke
Umfang: 184 Seiten
ArtNr.: 6109132
Preis: 29,90 €

Bestellservice
Tel.: 07221 - 5087-22
Fax: -33, service@vth.de
... weitere Bücher, Zeitschriften,
und Zubehör finden Sie auf



Bestellen Sie hier www.vth.de/shop