



WARTEN AUF SOMMERGÄSTE: Bereit für die nächste Saison. Dampfschiff GREIF der Schifffahrtsgenossenschaft Greifensee.

Einziges mit Kohle befeuerter Schraubendampfer der Schweiz

Seit 25 Jahren wieder unter Dampf

Dampfschiffe in der Schweiz – das erzeugt Bilder im Kopf von gewaltigen Bergen und romantischen Gebirgsseen mit imposanten Dampfern, die klangvolle Namen wie **URI, SCHILLER** oder **MONTREUX** tragen. Von Frank Müller

Nur wenige Experten wissen, dass nicht einer der weltweit bekannten Dampfer der älteste der Schweizer Dampfschiffahrt ist, sondern einer der kleinsten. Und das nicht einmal auf einem der großen Seen inmitten der Schweizer Berge, sondern auf dem Greifensee, dem zwar zweitgrößten See im Kanton Zürich, wie die Insider stolz bemerken, der im Vergleich aber eben doch eher klein ist.

Schiffahrt auf dem Greifensee gab es schon seit 1428, aber die Dampfschiffahrt begann hier erst Ende des 19. Jahrhunderts,

recht spät für europäische Verhältnisse, aber zeitig genug, um stolz sein zu können, mit dem zweiten Dampfschiff dieser Ära, dem 1895 in Dienst gestellten Dampfschiff GREIF, den heute ältesten Dampfer der Schweiz auf diesem See zu haben!

Die Betreiber des Schiffes können mit Recht stolz auf solch eine lange und kontinuierliche Tradition sein, denn der Anfang der Dampfschiffahrt auf dem Greifensee war nicht wirklich erfolgsversprechend. Nachdem sich am 20. April 1890 die „Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Greifensee“

gegründet hatte (das Betriebskapital wurde in 1230 Aktien zu jeweils 20 Schweizer Franken gezeichnet, somit standen der Aktiengesellschaft 24 600 Franken Betriebskapital zur Verfügung), wurde aus dem Schiffsbestand der Kaiserin Eugénie, der Witwe Napoleons III., zu der Zeit Schlossherrin auf Arenenberg bei Ermatingen am Bodensee, die Luxusjacht DELPHIN, Baujahr 1868, für 7500 Franken, also nahezu einem Drittel des Betriebskapitals der Gesellschaft (!), erworben. Kaiserin Eugénie war als Ehefrau Napoleons III. von 1853 bis 1870 Kaiserin der Franzosen und die letzte Monarchin Frankreichs. Sie hatte übrigens am 17. November 1869 im Beisein vieler Fürsten und geladener prominenter Europäer den Suezkanal eingeweiht, sodass die „Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ zusätzlich stolz sein konnte,

Fotos: (8) Dieter Kraft, Fällanden, Schweiz



ÖLKANNENGERECHT: Aufgeräumter Arbeitsbereich des Heizers und Maschinisten mit Blick auf das Feuerloch des 920-Liter-Kessels.

170 Liter Wasser müssen durch fleißiges Kohleschaufeln zu Dampf werden, um neun Bar Betriebsdruck zu erreichen.

BLANK GEPUTZT: Nur beim Kohlenbunker neben der Leiter hat Staub eine Chance. Sonst gibt es hier keinen Schmutz.

das Schiff aus so hochherrschaftlichem Kreis erworben zu haben.

Am 4. Mai 1890 nahm die Dampfschiffahrt mit Böllerschüssen und Feuerwerk ihren Betrieb auf.

Ein Stolz von kurzer Dauer

Der Stolz währte allerdings nicht lang, denn nur zwei Jahre nach Beginn der Dampfschiffahrt ging ein Sonntag, der 3. April 1892, als schwärzester Tag in die Schiffahrtsgeschichte auf dem See ein: Der für 25 Personen konzipierte kleine Dampfer wird für eine Sonderfahrt völlig überladen und sitzt an der Schiffslände in Niederuster auf Grund. Steuermann und Passagiere begehen einen verhängnisvollen Fehler, indem sie das Schiff vom Landungssteg abstoßen wollen – dabei neigt sich das Schiff zur Seite. Die Passagiere geraten ins Rutschen und bringen den Dampfer durch die Gewichtsverlagerung zum Kentern. Das Schiff sinkt innerhalb einer Minute, das Unglück fordert vier Menschenleben.

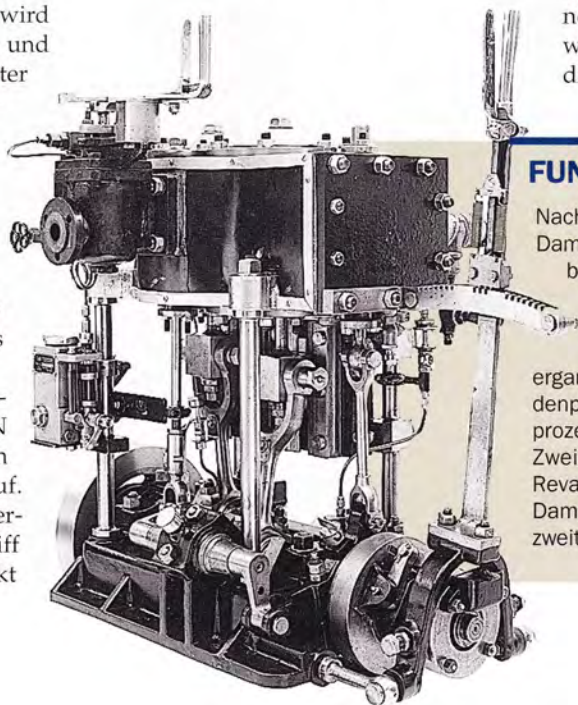
Nach der Restaurierung des gehobenen Schiffes nimmt das von DELPHIN in MÖVE umgetaufte Dampfschiff den Betrieb am 18. Juni 1892 wieder auf. Durch den Unfall ist allerdings das Vertrauen der Bevölkerung in das Schiff stark geschwunden. Die Frequenz sinkt

von 26 000 Passagieren im Vorjahr auf 5000 im Unglücksjahr. Um diesem Imageverlust zu begegnen, beschließen die Gesellschafter den Erwerb eines neuen Schiffes. Am 12. Oktober 1895 kann ein maßgeschneiderter neuer Dampfer seine Jungfernfahrt auf dem Greifensee absolvieren. Es ist das Dampfschiff GREIF, erbaut bei Escher-Wyss & Cie., der damals bedeutendsten Schiffbaufirma der Schweiz. Conrad Escher höchstpersönlich nahm als Vertreter und

Teilhaber der Herstellerfirma an den Feierlichkeiten zur Inbetriebnahme des Dampfers teil und wünschte dem Schiff ein erfolgreiches und langes Leben. Ein Wunsch, der sich mit Blick auf den heutigen Zustand des Schiffes mehr als erfüllt hat.

Umgebaut zum Motorschiff

1916 schon wurde der Dampfer, auch als Folge der Kohleknappheit in der Zeit des Weltkrieges, zum Motorschiff umgebaut. Zur Bedienung des Schiffes war nun nur noch ein Besatzungsmitglied notwendig, was neben den geringeren Treibstoffkosten die Betriebskosten ebenfalls entscheidend

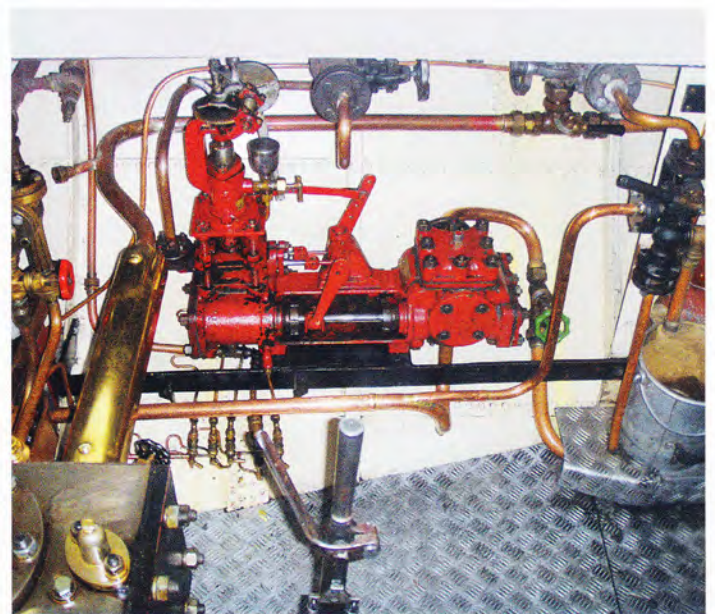


FUNDSTÜCK Sie ist wieder da

Nach der Umstellung auf Motorbetrieb wird die Dampfmaschine des GREIF 1917 in einen Kiesbagger eingebaut. Im Gegensatz zum Bagger landet sie nicht auf dem Schrott. Pfläglich in der Region aufbewahrt, wird sie wiederentdeckt. Keiner weiß so genau, wie es ihr ergangen ist. Doch die Schraubenlöcher der Bodenplatte für die Verankerung passen hundertprozentig auf die alten Löcher des GREIF. Die Zweizylinder-Verbundmaschine ermöglicht die Revaporisierung, die Wiederumrüstung auf den Dampfbetrieb, und im Jahr 1988 beginnt das zweite Leben des Dampfschiffes GREIF.



AUF DEM GREIFENSEE: Höchstens 25 Mitfahrer haben auf dem Dampfschiff Platz beim Genuss des einmaligen Reisevergnügens.



DUPLEXPUMPE: Neben Kessel und Verbunddampfmaschine eines der wichtigen Teile des kleinen Dampfers.

senkte. Anfangs mit einem Daimler-Benzinmotor ausgerüstet, versah es noch über 60 Jahre lang zuverlässig genug seinen Dienst auf dem attraktiven Greifensee im Kanton Zürich. Bei den immer wieder anfallenden kleineren und größeren Reparaturen wurde z. B. 1943 ein Lastwagen-FBW-Benzinmotor, Jahrgang 1923, eingebaut, ein Motor der Firma Franz Brozinčević u. Cie. (FBW) in Wetzikon, der aber im Winter 1967/68 schließlich durch einen fabrikneuen Bedford-Dieselmotor ersetzt wurde.

1920 wurde übrigens auch das ehemalige Unglücksschiff MÖVE, ex DELPHIN, zum Motorschiff umgebaut. Teilweise war der Betrieb dieses Schiffes noch preiswerter als der des Motorschiffes GREIF, es wurde deshalb mitunter auch öfter eingesetzt.

Ein „zweites Leben“ ab 1988

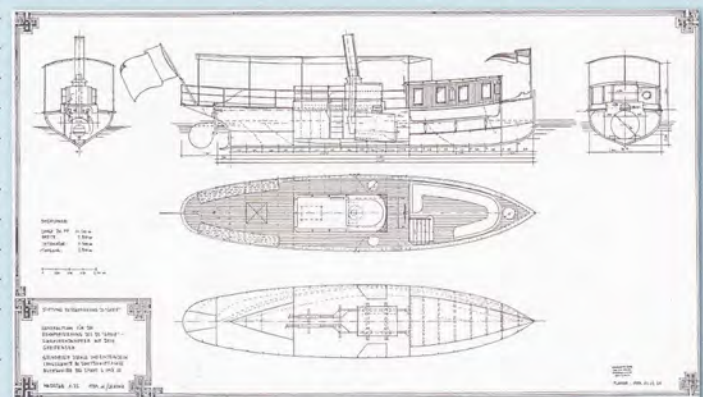
Nachdem die Schifffahrtsgesellschaft Greifensee ihren Schiffsbestand in den 1980er-Jahren mit neuen, größeren Motorschiffen modernisiert hatte, schloss sie 1986 mit der

1983 gegründeten Stiftung zur Restaurierung des Dampfschiffes GREIF einen Vertrag ab, der die „Abtretung des 1986 von der SGG außer Betrieb gesetzten MS GREIF an die Stiftung zwecks Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes mit Dampfbetrieb“ vorsah. In den Jahren bis 1988 wurde das Schiff nach Originalplänen restauriert und konnte, nachdem sogar der Kessel (kohlebefeuert!) nach Original-Unterlagen von der Fa. Koenig AG, Arbon, installiert worden war, mit einer wahrscheinlich ur-

DATEN Dampfschiff GREIF

Indienststellung	1895
Heimathafen	Maur/Greifensee/Schweiz
Eigner	Stiftung Restaurierung DS Greif, Uster
Erbauer	Escher Wyss & Cie., Zürich
Länge	13,30 m
Breite	3,20 m
Tonnage	8950 t
Tiefgang	0,9 m
Geschwindigkeit	13,0 km/h
Tragkraft	24 Personen
Maschinen-/Kesseldaten	Zweizylinder-Verbundmaschine (HD-ND-Zylinder)
Maschinenleistung	12 PS/8,83 kW
Drehzahl	200 U/min
Dampfverbrauch	ca. 70 kg/h (leistungsabhängig)
Kohleverbrauch	ca. 25 kg/h (leistungsabhängig)
Steuerung	Hochdruckzylinder-Kolbenschieber, Niederdruckzylinder-Flachschieber
Zylinderbohrung	Hochdruckzylinder 124 mm, Niederdruckzylinder 174 mm
Kolbenhub	120 mm
Kesselspeisung	Injektor und Duplexdampfmaschine

Kesselvolumen	920 l, davon 750 l Wasseranteil, 170 l Dampfanteil
Betriebsdruck	9,0 Bar (Öffnungsdruck der Sicherheitsventile)
Heizfläche	10,3 m ² (Oberfläche Flammrohr + 36 Siederohre)



GENERALPLAN: Im Rahmen der Planung zur Wiederaufnahme des Dampfbetriebs 1984 neu erstellt. Zeichnung: Charlotte Kunz, Zürich



EINIGE QUADRATKILOMETER: Platz hat das Dampfschiff GREIF auf seinem Revier Greifensee, mit 8,45 Quadratkilometern der zweitgrößte See im Kanton Zürich.

sprünglichen Dampfmaschine ausgerüstet werden – wahrscheinlich deshalb, da die Geschichte dieser Dampfmaschine wohl nie mehr bis ins Details zu klären ist. Die Firma KIBAG, eine Firma zur Kiesgewinnung auf dem Zürcher Obersee, benötigte 1960 für ihren Bagger Nr. 3 eine neue Dampfmaschine, die auch auf dem Occasionsmarkt erworben werden konnte. Als 1974 der Bagger verschrottet wurde, ent-

ging die Maschine diesem Schicksal und kam auf Umwegen in den Besitz des späteren Verkäufers, eines Zürcher Schiffsantiquars. 1979 bekam man auf dem Greifensee Kenntnis von der Existenz dieser Dampfmaschine, und obwohl das Typenschild fehlte, erwies sie sich identisch in Leistung und Abmessungen mit der ursprünglichen Dampfmaschine des GREIF. Als dann noch die vollkommene Übereinstimmung der vier asymmetrischen Befestigungslöcher der Dampfmaschine passgenau zu den noch vorhandenen (!) vier Befestigungsbohrungen im Längsträger am Schiffskörper festgestellt wurde, war man sich sicher, die Originalmaschine des GREIFs aus dem Jahr 1895 gefunden zu haben ... oder aber zumindest eine Maschine der gleichen Serie.

Neu so gut wie alt

Welchen Weg die Maschine seit der Umrüstung des Schiffes zum Motorschiff im Jahr 1916 bis zum Einsatz auf dem KIBAG-Bagger genommen hatte und welchen glücklichen Umständen es zu verdanken ist, dass die Maschine überhaupt noch – und auch noch in der Region – vorhanden war, ist nicht mehr nachzuvollziehen.

Was hatte Conrad Escher im Oktober 1895 dem Schiff gewünscht? Ein erfolgreiches und langes Leben. Das galt glückli-



NUR SITZPLÄTZE: In der Holzvertäfelten Kabine im Vorschiff finden acht Fahrgäste Platz und Schutz vor Regenschauern. Übrigens: Eine Toilette gibt es nicht an Bord.



KAPITÄNSPLATZ: Stand des Schiffsführers mit Sprachrohr, Glocke und Ruderrad.

cherweise wohl auch seiner Dampfmaschine. Am 3. September 1888 fand die zweite Jungfernfahrt des nunmehr wieder Dampfschiffes GREIF auf dem Greifensee statt. Das Schiff ist seitdem regelmäßig von April bis Oktober mit bis zu 24 Personen auf dem See, betrieben von der oben genannten Stiftung, die sich allerdings nun „Stiftung zum Betrieb des Dampfschiffes GREIF“ nennt. Das DS GREIF wird in der Regel in der Saison während der Woche und an Wochenenden für sogenannte Charterfahrten sowie gemäß Fahrplan an ausgewählten Wochenenden für Rundfahrten eingesetzt.

Escher-Wyss lieferte insgesamt 33 solcher kleiner Schraubendampfer für die Schweizer Seen. Davon ist allerdings nur der GREIF erhalten geblieben. Seine nahezu originale Ausstattung und der hochwertige Erhaltungsgrad werden dem Seltenheitswert dieses Schiffes zweifelsfrei mehr als gerecht. ⚓

DS "GREIF"	
Erbaut:	1895
Bauwerft:	Escher Wyss & Cie., Zürich
Restauriert 1982 bis 88 durch die Stiftung Restaurierung DS GREIF; Ausführung: Yachtwerft Faul AG, Horgen	
Länge auf Deck:	13,30 m
Breite auf Deck:	3,20 m
Breite über Spant:	2,80 m
Leerverdrängung:	3,950 t
Geschw. leer, max.:	13 km/h
Rennleistung der Dampfmaschine:	12 PS / 9 kW
Drehzahl, max.:	200 U/min.
Dampfleistung:	200 kg/h
Dampfüberdruck, max.:	9 bar
Zuladung Personen:	24

EMAILIERTE DATEN: In feiner Jugendschrift für jeden, den es interessiert. Neues Typenschild des GREIF im Steuerstand.



Frank Müller (1948), Schiffbau-Studium in Rostock, danach Konstrukteur für Schiffsantriebsanlagen. 1979–1988 Produktionsleiter der Werft Dresden-Laubegast. Drei Bildbände, Dresdner Raddampferflotte. Seit 1996 schiffsgeschichtliche Beiträge in Fachzeitschriften. Lebt seit 1988 bei Erlangen.