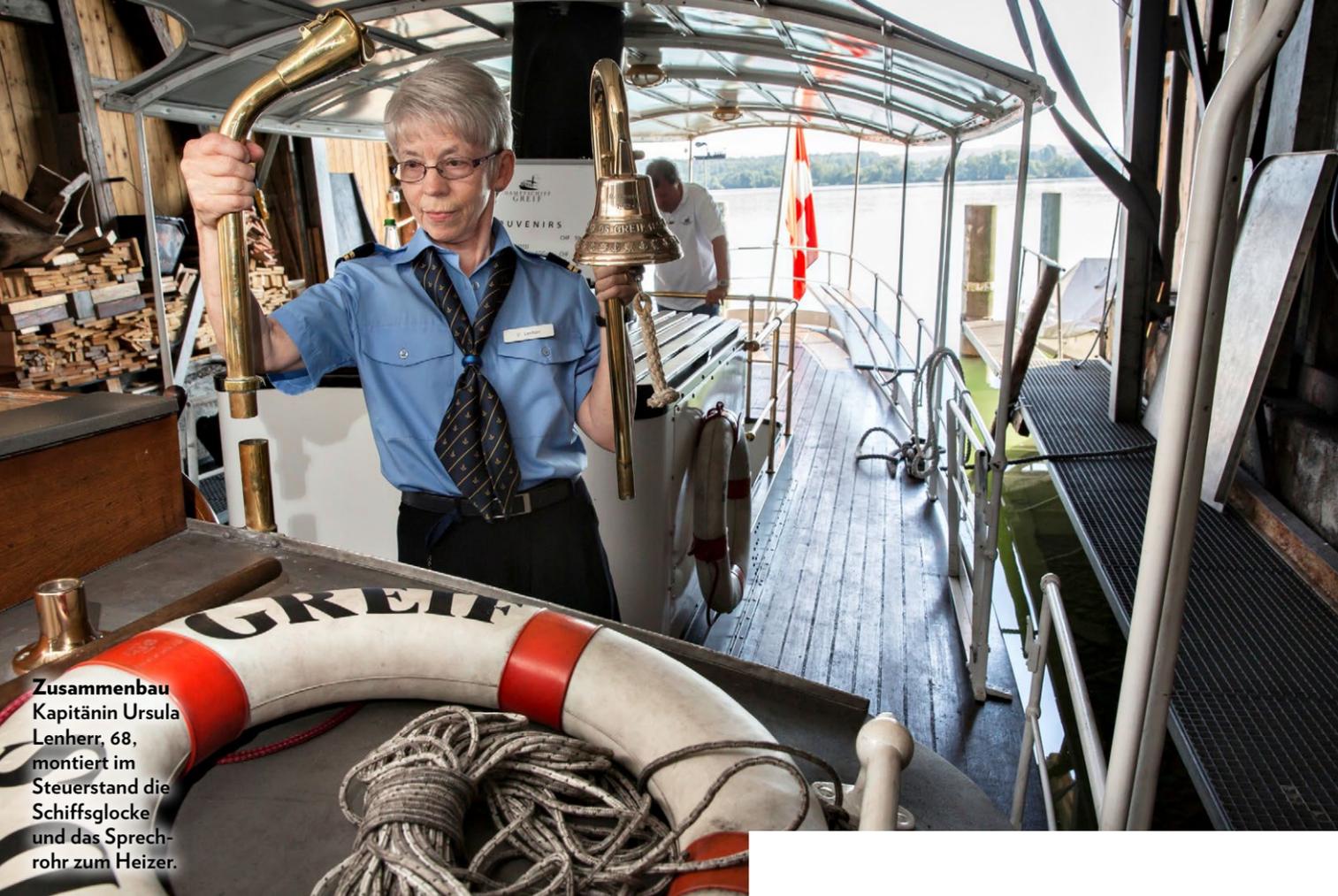


Spass im Nass
Die Greif,
unterwegs mit
13 km/h zur
Sonntagsrund-
fahrt auf dem
Greifensee ZH.



Alte Lady mit Kohl(e)dampf

121 Jahre alt. Und noch immer bewegt das Schifflein See und Seelen. Die **GREIF** ist der älteste Dampfer der Schweiz. Endlich mal Sonne – ab auf den See! Wir fahren auf dem Sommer-Schiff in diesem bisher so verschifften Sommer.



Zusammenbau
Kapitänin Ursula
Lenherr, 68,
montiert im
Steuerstand die
Schiffsglocke
und das Sprech-
rohr zum Heizer.



**Ballenberg auf
dem See**
24 Passagiere
haben auf der
Greif Platz. Sie
schauen dem
Heizer bei sei-
ner Arbeit zu.

Der Sommer ist zum Greifen nah



Spinnerei
Im Bootshaus
wimmelt es von
Spinnen. Deren
Netze muss die
Kapitänin jeden
Morgen von
Deck wischen.



Hautnah
Bei der Seebadi
in Maur ZH
winken die
Schwimmer auf
dem Floss dem
Nostalgie-
Dampfer zu.

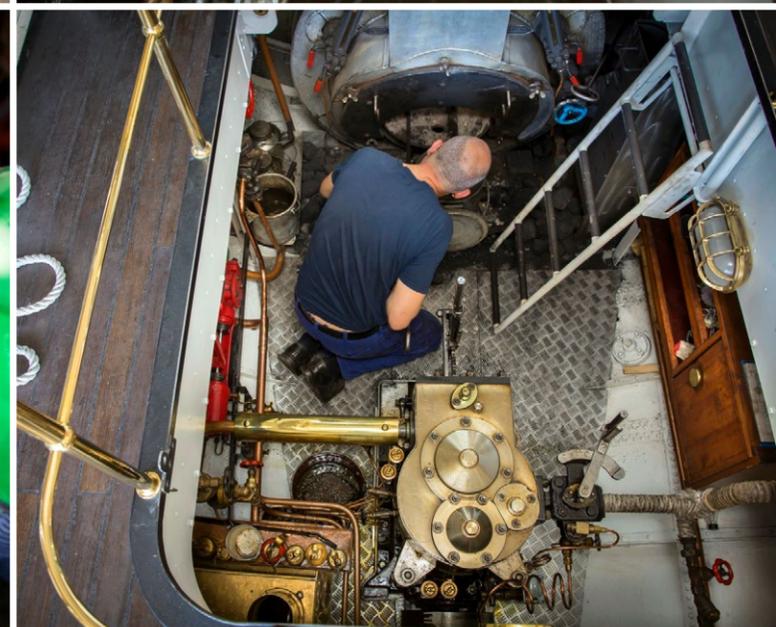


Schwarzarbeiter
Peter Breuschoff,
48, Kanti-Lehrer
für Chemie
und Physik aus
Luzern, ist
hobbymässig
Heizer und
Maschinist
auf der Greif.

Glanz & Gerät
 Das polierte alte Manometer zeigt den Druck im Kessel an. Mit 7 bar fährt die Greif am flottesten.



Heizer-Alltag
 Breuschoff schleppt Kohle, ölt alle Teile und trinkt im bis zu 60 Grad heissen Maschinenraum viel Wasser.



Mensch, Dampf und **Maschinen**



Raucher & Dampfer
 Stumpfen, Patten und alter Fahrplan im Handschuhfach des Kapitäns (I.) Escher Wyss, einst bedeutendste Schiffbau-firma der Schweiz.



TEXT **MARCEL HUWYLER**
FOTOS **KURT REICHENBACH**

Bevor sie den Anker lichtet, schwingt sie den Besen. «Überall Spinnweben», seufzt Frau Kapitänin und wedelt die Netze von Reling, Sitzbänken, Kabinendach und Positionslampen. Sogar zwischen Kamin und Dampfpeife federt eine Spinnwebe. Nach Feierabend ruht das Dampfschiff Greif in einem Bootschuppen in Maur ZH am Greifensee, wo es im Gebälk von Spinnen wimmelt, die den Dampfer über Nacht mit ihren Fäden überziehen. «Ich bin an Bord Schiffsführerin, KassiererIn und Serviererin, da kann ich das Putzen auch noch grad übernehmen.» Sagts, wischt und wedelt, scherzt und grinst – putzmunter.

Ursula Lenherr, 68, pensioniert, lenkte früher die grossen Ausflugsschiffe auf dem Greifensee und ist heute eine der vielen ehrenamtlichen Greif-Kapitäne.

Es ist neun Uhr an einem Sonntag im Juli. Ein Sommertag ist uns versprochen, 32 Grad die Luft, 26 Grad der See, 11 Grad der «Gryf-Wy», ein Rosé, extra für die Greif-Passagiere gekeltert, in einer Kühlbox unter Deck eingelagert. Noch liegt die Greif vertäut im Bootschuppen, und während Kapitänin Lenherr die Spinnereien entfernt, gehts bei Crewmitglied Nummer zwei um viel Kohle. Peter Breuschoff, 48, Heizer und Maschinist an Bord, hievt kübelweise Steinkohle hinunter, in den offenen Heizungsraum in der Mitte des Schiffsrumpfs. In drei Stunden wollen die ersten Passagiere auf die Rundfahrt, drum steht Breuschoff – noch vor seiner Dampfmaschine – ziemlich unter Druck. Mit Holz und Petrol feuert er an, schippt dann Kohlebrocken hinterher und pöpperlet mit dem Zeigefingerknödli ans

wunderschöne alte Manometer. Noch liegt der Druckzeiger bei null, «mit sieben bar Druck im Dampfkessel fährt die Greif am flottesten», erklärt Breuschoff und präzisiert, das sei übrigens ein Nassdampf-Schottenkessel mit Flammrohr, erklärt auch noch grad, bei der Maschine handle es sich um eine vertikale 2-Zylinder-Verbund-Dampfmaschine, 12 PS, 9 kW, und doziert dann über den physikalischen Vorgang als solchen, der aus einem Liter Wasser 1673 Liter Wasserdampf mache. Breuschoff ist Lehrer an der Kantonschule Reussbühl LU. Für Chemie und – klar – Physik.

Kurz nach 12 Uhr tuckert die Greif rückwärts aus dem Bootschuppen. Die Manometernadel zittert bei der 7-bar-Marke, Kapitänin Lenherr kurbelt am Steuerad, zieht dann am Seil der Dampfpeife – ein dröhnendes Tuuuuten – und die Greif sticht in See, hinaus auf den Greifensee.

Wie schon vor 121 Jahren. **Auf Schweizer Gewässern** sind im öffentlichen Verkehr 132 Dieselmotorschiffe, 8 Fähren und 16 Dampfschiffe unterwegs. Doch die Greif – ist einzigartig.

Die Greif (13,3 Meter lang, 3,2 Meter breit, 9 Tonnen schwer, 13 km/h schnell) ist das älteste Dampfschiff der Schweiz, zudem das einzige, dass mit Kohle befeuert und mit einer Schraube angetrieben wird (die anderen Dampfer haben Schaufelräder).

1895 konstruiert Escher Wyss in Zürich das Schiffelein zum Preis von 15 000 Franken inklusive Transport mit Pferden zum Greifensee (die Restaurierung fast hundert Jahre später wird sich auf 400 000 Franken belaufen). Über die Jungfernfahrt schreibt damals die «Neue Zürcher Zeitung»: «Letzten Samstaggieng ein neues, stattliches und zierliches Schiffelein vom Gestade bei Niederuster zu Wasser, sauber und stolz.»

12.45 Uhr, in Maur steigen die ersten Passagiere zu. 24 Plätze stehen zur Verfügung, Kapitänin Lenherr verkauft Billette, eine Rundfahrt à 1 Stunde 20 Minuten kostet 20 Franken. Einige der Passagiere kommen von weither, um die Nostalgie-Fahrt mitzumachen, denn die Greif ist Kult. Die Männer sagen «Lueg emol!» und «Das isch Musig!» (und meinen die Dampfmaschine), die Damen sagen «jööö!» (und meinen die Statur des Schiffeleins).

Leinen los! Die Kapitänin kann nur steuern, Bremsen und Gas geben liegt allein in der Macht des Maschinisten. «Vorwärts!» ruft sie in das auf Hochglanz geputzte Sprachrohr (Metarex-Polierwatte sei phantastisch), im Heizraum unten am Hörtrichter quittiert Breuschoff den Befehl und stellt einen Hebel in die verlangte Position. Im Laufe des Tages lernen wir, dass es noch die Befehle «Zurück», «Stopp», «Langsam», «Besser» (etwas schneller als langsam) und «Schlag zurück» gibt (einen Kick rückwärts beim Anlegen).

Ursula Lenherr zieht erneut an der Dampfpeife. «Überall hat es Schwimmer, Gummiböötli und Standup-Paddler, sie müssen wissen und aufpassen, dass wir nun kommen», erklärt die Kapitänin und grüsst beim Strandbad Maur die winkenden Sünneler. Die Kinder an Bord dürfen jetzt selber mal am Steuerrad drehen, die Erwachsenen prostern sich mit Gryf-Wy zu, ein Auslandschweizer aus Australien erklärt seinen desinteressierten Kindern die Geografie, ein junges Pärchen steht an der Reling und spielt die berühmte «Wir fliegen»-Szene aus dem Titanic-Film nach, und eine Touristin aus den USA bezeichnet jedes Haus, das am Ufer vorbeizieht, und leicht renovationsbedürftig oder efeuberant ist, als «old castle!» ▶

Unter Deck
Die Kabine der Greif. Den richtigen Lampepschirm zur Wandleuchte fand man nur in Hamburg.

Eskorte
Die Seeretter Milan Uher und Lucie Mazac begleiten das alte Schiffelein ein Stück weit über den See.



Die Greif
1895 gebaut.
1988 restauriert
und wieder
unter Dampf
gesetzt. Unterwegs von April bis Oktober.

dampfschiff-greif.ch



► Die meisten Männer gucken in den offenen Maschinenraum hinunter, wo Breuschoff in Teufels Küche ist: 60 Grad Hitze herrschen hier, Hände und Kopf des Heizers sind schwarz verschmiert. Am Ende des Tages wird der Kanti-Lehrer 120 Kilo Kohle verheizt haben. Breuschoff nuckelt non-stop an einer Wasserflasche, und jede Viertelstunde klettert er das Leiterlein hinauf auf Deck, um frische Luft zu schnappen. «Sonst kipp ich dort unten noch um», sagt er und schwitzt – wie sonst seine Schüler bei Physik-Tests.

Die Kohleknappheit im Ersten Weltkrieg führte dazu, dass man der Greif einen Benzinmotor einbaute und die Dampfmaschine verkaufte. Im Laufe der Zeit wurde noch mehr umgebaut, am Schluss verpasste man der alten Lady gar einen Lastwagenmotor. Von der ursprünglichen Greif war nicht mehr viel übrig.

Dann – ein Zufall wars – kam 1979 beim Abbruch eines Schwimmbaggers auf dem Zürichsee die Original-Dampfmaschine der Greif wieder zum Vorschein. In der Folge wurde eine Stiftung gegründet, die Greif

Besuch auf hoher See. Ein Schnellboot pfeilt heran, «Seeretung» steht auf dem Rumpf. Milan Uher und Lucie Mazac in Uniform sind auf Patrouille. Sie winken der Greif zu, machen Fotos mit dem Handy, «schön, so ein Nostalgie-Dampfer», schwärmt Lucie Mazac. Ihr Kollege gibt Vollgas, das Boot brettert vor der Greif vorbei und produziert eine Bugwelle, die den alten Dampfer zünftig ins Schaukeln bringt. Passagiere johlen, Kinder quietschen, Rosé-Gläser klirren. Das Titanic-Pärchen wechselt angesichts des Seegangs von der Umarmung in die Untergangsszene (da kann man sich noch heftiger umklammern), die USA-Touristin kreischt vor Entzücken, weil sie im gleichen Moment am Ufer ein richtiges «old castle» entdeckt (Schloss Greifensee), Heizer Breuschoff kippt eine weitere Flasche Wasser, und Frau Kapitänin beruhigt die heftig wogenden Wellen und Gemüter mit routinierten Ruderkorrekturen und dem unerschrockenen Blick einer erfahrenen Seebärin.

Nächster Halt: Niederuster. Wir sind seit gut einer Stunde un-

terwegs. Kapitänin Lenherr peilt den Steg an, an Heizer Breuschoff rinnen Kohlestaubschweissbäche hinunter, am linken Unterarm hat er eine Brandwunde und kippt mittlerweile Wasserflasche Nummer vier. Passagiere steigen aus, neue ein. Weil der Höhenunterschied backbord zwischen Steg und Deck zu gross ist, dirigiert die Kapitänin ihre Fahrgäste nach steuerbord, die Greif neigt sich somit nach rechts – und links hebt sich das Deck so hoch an,

dass Neuankömmlinge komfortabel zusteigen können. Ursula Lenherr grinst, nach so vielen Jahren als Schiffsführerin kennt sie alle Tricks. Trotzdem müsse man halt immer wieder mit Unvorhergesehenem rechnen. Wie letztthin, als auf einer Fahrt der Schiffspropeller abfiel. Drei Tage lang suchte ein Taucher das Teil, bis er es auf dem Seegrund im Schlick entdeckte. Heute Sonntag treibt der frisch montierte Propeller die Greif wieder mit so zuverlässigen 13 km/h über den See, als wäre er nie fort gewesen.

Man nähert sich dem Mutterhafen Maur. Ein letztes Tuuuuten, dann unplanmässig noch ein zweites (der Auslandschweizer aus Australien will auch mal). Fahrgäste steigen aus, neue kommen an Bord, Rundfahrt Nummer zwei startet. Der Greifensee sei wunderschön, sagt die Kapitänin, sie mag kleine Seen, «mir ist wohl, wenn ich immer Land in Sicht habe». Letztthin machte sie eine Kreuzfahrt, auf einem richtigen Meer – und wurde seekrank.

Die Greif, ein dampfendes Stück Nostalgie. Passagiere wie Zuschauer am Ufer sind ganz ver-

nach Originalplänen restauriert und wieder mit der ersten Dampfmaschine und einem nachgebauten Kessel (der ursprüngliche war an eine Schweinemästerei verkauft worden) ausgerüstet.

Die zweite Jungfernfahrt fand am 3. September 1988 statt. Seither ist die Greif im Sommer unterwegs, gewartet, beheizt und pilotiert von Freiwilligen der Stiftung, allesamt Schiff-Fans, die bei diesem Hobby mal so richtig Dampf ablassen können.

terwegs. Kapitänin Lenherr peilt den Steg an, an Heizer Breuschoff rinnen Kohlestaubschweissbäche hinunter, am linken Unterarm hat er eine Brandwunde und kippt mittlerweile Wasserflasche Nummer vier. Passagiere steigen aus, neue ein. Weil der Höhenunterschied backbord zwischen Steg und Deck zu gross ist, dirigiert die Kapitänin ihre Fahrgäste nach steuerbord, die Greif neigt sich somit nach rechts – und links hebt sich das Deck so hoch an,

zückt. Es ist dieses Gutmütige und Gemütliche des Schiffeins, dazu das Erleben alter Dampftechnik, das Vibrieren der stampfenden Maschine, das Fauchen, Rauchen, Zischen, das polierte Messinggeländer, die schmucken Kabinenlampen und des Heizers kohlschwarzes Gesicht – all das macht die Magie der Greif aus. Vergangenheit wird so neu befeuert, Industrie-Geschichte wieder lebendig gemacht, für alle erfahrbar, erlebbar, Greif-bar. ●



Jungfernfahrt
Die Kinder an Bord dürfen alle mal am Steuer rad drehen. Kapitänin Lenherr überwacht natürlich alles.



Dampf & Herz
So eine gemütliche Fahrt mit der Greif verursacht nur kleine Wellen – aber ganz grosse Emotionen.

Gross und Klein sind Fan vom Schiff