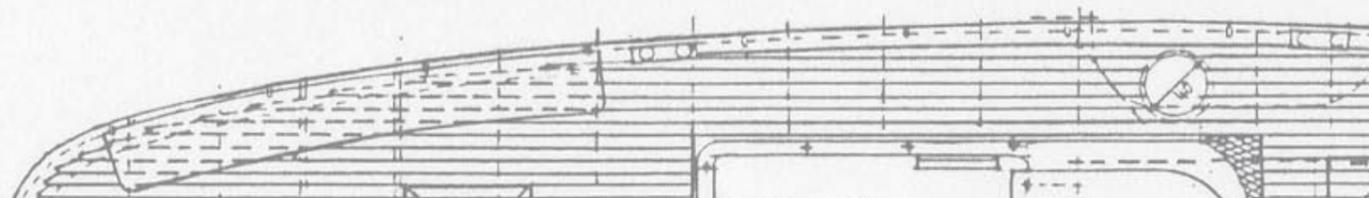


# DS Greif

Dampfer-Geschichte zum Anfassen  
auf dem Greifensee, Teil 2

Das Dampfschiff GREIF ist das älteste Dampfschiff der Schweiz. Es wird von der alten Originalmaschine mit einer Propellerschraube angetrieben – und natürlich, wie es sich gehört, mit Kohle befeuert. Vom 21. bis 23. August 2015 feiern begeisterte Dampferfreunde das 120. Jubiläum des Oldtimers auf dem Greifensee. YACHTING stellte die GREIF bereits in Heft 3-2015 vor. In Teil 2 sprachen wir nun mit engagierten Dampferfreunden, die das Schiff vollumfänglich restaurierten. Ihnen ist es zu verdanken, dass das DS Greif auch nach 120 Jahren noch auf dem Greifensee schippert – sehr zur Freude aller nautisch interessierten Schweizer und der vielen Dampfschiff-Freunde im In- und Ausland.

Seit 2010 ist Jürg Nyffenegger an Bord dabei. Er gehört zu einer Gruppe von Dampfboot-Enthusiasten, die sich dem Erhalt der GREIF verschrieben haben. „Wärme ist eine der grössten Herausforderungen für uns – im Heizungsraum ist es ungefähr 24 Grad heisser als auf dem Schiff“, erklärt der gelernte Maschinenbauer. Neben Physik- und Chemiegrundwissen müssten die Heizer auch die Checkliste zum Aufheizen, zur Ausfahrt sowie zur Nachbereitung kennen.



**„UNSER SCHIFF GREIF STAMMT AUS DEM JAHRE 1895, [...] DER EIDGENÖSSISCHE SCHIFFSINSPEKTOR MACHTE UNS BEREITS DARAUF AUFMERKSAM, DASS SCHIFFE DIESER ART IN EINEM ALTER VON 70 UND 80 JAHREN NICHT MEHR SEETÜCHTIG SIND“.**

So ist es jedenfalls im Geschäftsbericht der Schifffahrts-Genossenschaft Greifensee von 1959 zu lesen. Dass dieser Geschäftsbericht nur bedingt Recht behalten sollte, das zeigt das Dampfschiff im Jahr 2015. So gut wie neu – manche behaupten sogar, „besser als neu“ – präsentiert sich das Kleinod nautischer- und der Industrie-Geschichte des vergangenen Jahrhunderts im 120. Jahr seiner Existenz. Und es ist noch lange nicht Schluss. Zu verdanken ist das neben der Schiffswerft Faul in Horgen, die das Schiff aufwendig generalüberholte, einer Gruppe von Enthusiasten, die ihre Expertise, ihre Kompetenz sowie sehr viel Freizeit dem Wohl des Schiffes widmeten – und widmen. Mit ihnen sprachen wir in Teil zwei unserer kleinen Reihe zum GREIF-Jubiläum: Zu Wort kommen Hanspeter Faul, Co-Inhaber der Yachtwerft Faul AG in der 3. Generation und gelernter Bootsbauer, Heiner Comminot, Technische Administration, Bereich Technik, Personal & Betrieb, und Jürg Nyffenegger, Heizer und Maschinist.



### **HANSPETER FAUL, Co-Inhaber der Yachtwerft Faul AG in der 3. Generation und gelernter Bootsbauer, über die Restaurationsarbeiten**

Durch den Ausbruch des ersten Weltkrieges und der darauf folgenden Kohleknappheit war die GREIF 1916 zum Motorschiff umgebaut worden. Wegen des Daimler-Benzinmotors, der später durch einen Bedford-Dieselmotor ersetzt wurde, prognostizierte man dem Juwel auf dem Greifensee jedoch nur ein sehr kurzes Leben. Die originale Antriebsmaschine des Schiffes galt lange als verschollen. Umso grösser war die Überraschung, als sie 1974 zufällig bei der Verschrottung eines Schwimmbaggers der KIBAG (Kiesgewinnung im Zürcher Obersee) in Nuolen auftauchte. Diese Wiederfindung nahmen Liebhaber des Dampfschiffes zum Anlass, die komplette Restaurierung in Angriff zu nehmen. Neben Abklärungen der Bewilligung beim Bundesamt für Verkehr sowie der Denkmalpflege des Kantons Zürich, die ein Gutachten über das Schiff in Auftrag gab, stand die Finanzierung der Restaurierung im Vordergrund. Die 1983 dafür gegründete Stiftung zur Restaurierung des Dampfschiffes GREIF nahm das Unterfangen in Angriff und konnte die GREIF bereits drei Jahre später für die Revaporierung in die Yachtwerft Faul AG nach Horgen überführen. „Die Herstellungskosten für das DS Greif im Jahr 1895 betragen 15.500 Franken – renoviert wurde sie für 400.000 Franken“, sagt Hanspeter Faul. Er ist Co-Inhaber der Yachtwerft Faul AG in der dritten Generation und gelernter Bootsbauer. Von ihrem Gründerjahr 1896 bis 1974 habe die Yachtwerft Faul AG Ruder-, Segel- und Motorboote ausschliesslich aus Holz gebaut. „Aus dieser Zeit hatten wir Spezialisten im Team, die über die nötigen handwerklichen Fähigkeiten für die Restaurierung des DS GREIF verfügten, weshalb wir den Auftrag mit Freude annahmen“, erinnert sich Faul. Er hatte bei der Revaporierung die Verantwortung und Koordination mit dem Beraterstab der Stiftung zum Betrieb des Dampfschiffes GREIF übernommen. Die Anlieferung und Ausschlichtung der GREIF habe einige Überraschungen gebracht: So sei mit dem damaligen Umbau von Dampf- auf Dieselantrieb durch den Ausbau des Dampfkessels eine markante Gewichtsdivergenz entstanden. „Diese wurde mit Eingiessen von Beton im Bug und Heckbereich in die Bilge ausgeglichen. Um die Schiffsschale nicht zu beschädigen, musste dieser mit aller Sorgfalt von Hand herausgespitzt werden“, erklärte Hanspeter Faul. Anschliessend sei neben dem inneren und äusseren Sandstrahlen der Schale das Ersetzen einiger Stahlplatten im Heckbereich nötig gewesen. „Dann wurde die blankgestrahlte Schale mit Rostschutzfarbe gespritzt.“ Bevor Dampfkessel und Kamin eingebaut werden konnten, habe der Bootsbauer das Stabdeck in Lärche und das Schandek in Eiche auf die Stahlkonstruktion verlegt und die Fugen

mit dauerelastischer Masse ausgefüllt. Auch der Nachbau der Frontkabine habe höchste Anforderungen an die Bootsbauer gestellt. „Die Kabine wurde mithilfe von Ansichtsplänen und Fotos in Mahagoniholz inklusive Hubfenstern rekonstruiert. Der Krallentäfer für die Kabinendecke wurde speziell angefertigt“, sagte Faul. Abgeschlossen worden seien die Arbeiten dann mit den Erneuerungen der Maschinenumrandung, des Reling-Geländers, der Kessel- und Kamineinfassungen und des Blechdaches über dem Achterdeck sowie des Innen- und Aussenanstriches. „Zwei Bootsbauer, ein Schlosser, ein Maler sowie weitere Werftarbeiter, alles langjährige und erfahrene Fachkräfte der Yachtwerft Faul, investierten rund 2.500 Arbeitsstunden für die Restaurierung“, sagte Faul. Auch Mitglieder der Stiftung zur Restaurierung des Dampfschiffes GREIF hätten jedoch bei der Restauration Hand angelegt: Sie seien für den Nachbau des Dampfkessels sowie für die Restaurierung und den Einbau der Dampfmaschine zuständig gewesen. Eindrücklich sei auch der Blick auf die Finanzen. Hanspeter Faul erklärt: „Kostete die Anschaffung der GREIF plus deren Pferdetransport zum Hafen im Jahre 1895 noch 15.750 Franken, schlug die komplette Restaurierung von 1986 bis 1988 mit total 400.000 Franken zu Buche.“ Der Anteil der Yachtwerft habe sich dabei auf 180.000 Franken belaufen. Nach der Abnahme der kantonalen Schifffahrtskontrolle für den gewerblichen Personentransport habe das DS dann am 19. Juni 1988 seine zweite Jungfernfahrt auf dem Zürichsee feiern können. Am 3. August 1988 sei dann der Transport nach Maur an den Greifensee erfolgt. Faul erinnert sich gerne an die Restaurierung: „Unsere Arbeit hält nun, auch dank der entsprechenden Pflege der Stiftung zum Betrieb des Dampfschiffes GREIF, bereits 28 Jahre. Darauf sind wir stolz!“

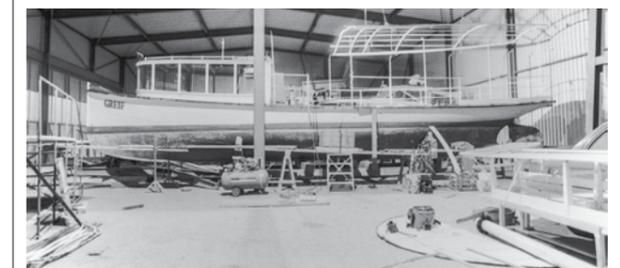


Foto oben: Hanspeter Faul von der gleichnamigen Yachtwerft in Horgen. „Zwei Bootsbauer, ein Schlosser, ein Maler sowie weitere Werftarbeiter, alles langjährige und erfahrene Fachkräfte der Yachtwerft Faul, investierten rund 2.500 Arbeitsstunden für die Restaurierung“, sagt der gelernte Bootsbauer. Foto unten: historische Aufnahme der GREIF.



**HEINER COMMINOT,** Technische Administration,  
Bereich Technik, Personal & Betrieb, über Pflege und Instandsetzung



Foto oben und unten: Heiner Comminot bei der Arbeit an Teilen des Dampfschiffes. Seit seiner Pensionierung 2010 ist er mit an Bord und organisiert neben seiner Tätigkeit als Heizer und Maschinist unter anderem den Nachschub von Betriebsmitteln, die Heizeruniformen und die Koordination von Reparaturen. „Mit historischen Objekten wie dem DS GREIF wird aufgezeigt, womit die Schweiz berühmt wurde“, sagt der Dampfschiff-Fan.

Trotz der überschaubaren Grösse von 24 Plätzen kümmert sich eine grosse Mannschaft um das Kleinod auf dem Greifensee. Heiner Comminot ist seit seiner Pensionierung 2010 mit an Bord und organisiert neben seiner Tätigkeit als Heizer und Maschinist unter anderem den Nachschub von Betriebsmitteln, die Heizeruniformen und die Koordination von Reparaturen. „Mit historischen Objekten wie dem DS GREIF wird aufgezeigt, womit die Schweiz berühmt wurde“, erklärt Comminot seine Faszination. Den Unterhalt des ältesten Dampfschiffes der Schweiz bezeichnete Heiner Comminot als anspruchsvoll. Vor allem von alten Teilen gebe es keine Zeichnungen oder Pläne mehr. „Kleinere Ersatzteile werden ausgemessen und in mechanischen Werkstätten nachgebaut; anderes wird mithilfe historischen Bildmaterials bestmöglich interpretiert“, erklärte der selbsternannte „Seebueb“. Ihn fasziniere die Dampfmaschine nach wie vor, die „von unseren Vorfahren mit primitivsten Mitteln erfunden wurde“, sagte Comminot. In ihren 120 Jahren habe die Maschine des DS GREIF zwischendurch sogar als Hilfsantrieb eines Schwimmbaggers gedient, was die GREIF neben einem nautischen- auch zu einem Industriedenkmal mache. Dass das DS GREIF trotz seines Alters den guten Zustand beibehalten könne, sei auch der Überwinterungs-Routine zu verdanken. „Die GREIF bleibt in der Regel jedoch auch den Winter über im Wasser“, erklärt Comminot. „Der Kessel wird geleert, ausgetrocknet und mit Öl ausgesprüht, die Rohre werden gereinigt und die Maschine geöffnet und ebenfalls eingölt.“ Schliesslich werde das Schiff mit einer speziell angefertigten Blache zugedeckt und zum Überwintern ausserhalb der Werft vertäut. Ein eingespieltes Team von bis zu acht Personen hole das Schiff dann im Frühling wieder aus dem Winterschlaf. Comminot lobte seine Mannschaft: „Wir arbeiten zwei, drei Tage intensiv“, jeder mache „sein Ding“ und wisse genau, was zu tun sei. Die Instandstellungs-Arbeiten würden etwa die Zusammensetzung der Maschine, das Verschliessen der Reinigungs- und Kontrolldeckel und des Entleerungsverschlusses am Kessel, die Entrostung der Ankerkette und das Ausputzen des Ruderschotts beinhalten. Weil bis zum idealen Zusammenfallen der Blache jeder sein Fachgebiet habe, gelinge es den freiwilligen Helfern, das DS jährlich in neuem Glanz erscheinen zu lassen. Heiner Comminot schwärmte: „Die Schönheit der GREIF liegt in der überschaubaren Grösse und der eleganten Bauweise mit der markanten Silhouette. Trotz des massiven Aufbaus vorne wirkt das Schiff schlank wie ein Fisch.“



Foto oben: Das DS GREIF erstrahlt nach der Restaurierung wieder in neuem Glanz. Unten: Viel Zeit, Erfahrung, Wissen und handwerkliches Geschick rund um Dampfmaschinen sind erforderlich, um ein schwimmendes nautisches- und Industriedenkmal wie die GREIF am Laufen halten zu können.



## JÜRG NYFFENEGGER,

### Heizer und Maschinist, über den täglichen Betrieb

Ohne die Heizer und Maschinisten, die seit 120 Jahren den sorgfältigen Umgang mit dem Schiff pflegen, würde es das DS GREIF heute wohl nicht mehr geben. Elf Heizer/ Maschinisten leisten je fünf bis zehn Einsätze pro Saison. Seit 2010 ist Jürg Nyffenegger an Bord dabei. „Wärme ist eine der grössten Herausforderungen für uns – im Heizungsraum ist es ungefähr 24 Grad heisser als auf dem Schiff“, erklärt der gelernte Maschinenbauer. Neben Physik- und Chemiegrundwissen müssten die Heizer auch die Checkliste zum Aufheizen, zur Ausfahrt sowie zur Nachbereitung kennen. „Der Betriebsdruck beträgt sechs bis acht bar, die maximale Obergrenze sind neun bar“. Es sei nicht ganz ungefährlich, mit so viel Druck umzugehen, sagt Jürg Nyffenegger, der über seinen Schwager, Stiftungspräsident Thomas Breder, auf das DS Greif kam. Ein halbes Lehrjahr dauere die Ausbildung zum Heizer, welche mit hochfahrenen Fachleuten durchgeführt werde. „Wir erlernen das Handwerk etwa von Heizern, die auf der Donau unterwegs sind. Nach ungefähr zehn Fahrten sind wir für die Prüfung bereit“, erklärt Nyffenegger. Der Kesselinspektor des Schweizerischen Vereins für technische Inspektionen (SVTI) nehme dann die Prüfung ab. „Dabei geht es unter anderem um das Wissen, was im Kessel beim Aufheizen passiert, und was bei Überdruck oder Wassermangel zu tun ist“, schildert Nyffenegger die Testsituation: „Wir müssen beweisen, dass wir alles im Griff haben.“

Die Zusammenarbeit mit der Schiffsführerin oder dem Schiffsführer sei klar geregelt. Mittels Horn und Glocke werde die Kommunikation gestartet und die Botschaft via Sprachrohr übermittelt. Jürg Nyffenegger betonte: „Der Maschinist darf von sich aus nichts machen. Wir folgen stets dem Schiffsführer.“ Dabei würden klar abgesprochene Kommandos und kurze Befehle benutzt, welche quittiert werden. „Zusätzlich wird vor jeder Fahrt der Ablauf mit dem Schiffsführer besprochen“, erläutert der Heizer das System. Beide seien aufeinander angewiesen. Nyffenegger wisse genau, wie sich die Maschine anhören müsse: „Läuft sie ohne Probleme, schnurrt sie. Bei hartem Lärm jedoch kann sie Schaden nehmen. Sie ist wie ein Instrument: Man kann ihr auch falsche Töne entlocken.“ Zum 120-jährigen Jubiläum von 2015 hat der Maschinenbauer einen Bausatz des DS GREIF im Massstab 1:25 entwickelt. Nyffenegger, der sogar einmal ein Modell eines Dampfschiffs mit funktionierendem Dampfmotor nachgebaut hat, sagte dazu: „Es war faszinierend für mich, die GREIF nach historischen Plänen und mit den heutigen Materialien nachzubauen.“ Verwendung würden Lindenholzstreifen und Flugzeugsperrholz finden, und der Aufbau bestehe aus Kunststoff aus dem 3D-Drucker. „Es ist allerdings ein Fall für fortgeschrittene Modellbauer“, fügt der passionierte Entwickler an, „denn zum Zusammenfügen der insgesamt 320 Einzelteile benötige man etwa 50 bis 70 Stunden“.

## INFO

### UNTERSTÜTZUNG DES DS GREIF

Dampferfans können das DS GREIF mit Charterfahrten und Sponsoring-Beiträgen für die Stiftung unterstützen. Die Fahrten können an Wochen-, Wochenend- und Feiertagen durchgeführt werden. Sie bieten die Gelegenheit, das Schiff näher kennen zu lernen und die Maschinerie vor Ort von einem Experten erklärt zu bekommen. Fahrplanmässig verkehrt das DS GREIF an den meisten Wochenenden von Ende April bis Mitte Oktober.

### DS GREIF: DAS BUCH

Umfassende Informationen zur Geschichte des DS GREIF und der Restaurierung sind in der aktualisierten Neuauflage 2015 des 1995 erstmals erschienenen Buches „Das Dampfschiff GREIF – Symbol der Greifenseeschiffahrt“ zu finden. Zu einem Spezialpreis von CHF 20.00 anstelle von 28.50 CHF ist die Publikation bei der Schifffahrts-Genossenschaft Greifensee oder an Bord des DS Greif erhältlich (kein Versand).

Weitere Informationen: [dampfschiff-greif.ch](http://dampfschiff-greif.ch)