

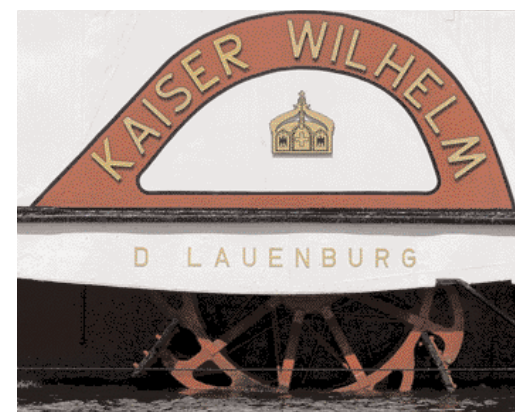


## Reisen, wie zu Kaisers Zeiten

Hundertjährige Jubiläen sind auch für Traditionsschiffe nicht alltäglich – der Schaufelraddampfer „Kaiser Wilhelm“ gehört zu den wenigen Ausnahmen. Mit Bravour hat er seine 100-Jahr-Feier schon vor sechs Jahren hinter sich gebracht. Kohlebefeuert versteht sich. Und mit original erhaltener Dampfmaschine. Seit seiner Schiffstaupe im Mai 1900 in Dresden-Neustadt steht er ohne Unterbrechung im Linienverkehr, startet in den Sommermonaten von der alten Schifferstadt Lauenburg zu nostalgischen Ausflugsfahrten auf der Elbe.

VON DORIS UND ANDREAS SAAL (TEXT UND FOTOS)

Ein kaiserlicher Liegeplatz:  
Die Altstadt von Lauenburg  
bildet die Kulisse.



Ein Bild mit Seltenheitswert: Der Maschinist kommt mit der Ölkanne.

Die mächtige Kurbelwelle wird von zwei Pleuelstangen angetrieben. Das Foto entstand bei voller Marschfahrt und mit bewusst langer Belichtungszeit, um die Bewegung darzustellen.

Die Lauenburger kennen das Szenario, wenn ihr denkmalgeschützter „Kaiser“ von der Uferpromenade ablegt: Dunkler Rauch steigt aus dem Schornstein, ein unverkennbar langer Ton schrillt aus der dampfbetriebenen Messingpfeife und kurz darauf beginnen sich die Schaufelräder behäbig im Wasser zu drehen. Langsam nimmt der schlanke Schiffsrumpf Fahrt auf.

Ein Sprinter ist er nicht, aber ausdauernd. Seit mehr als 100 Jahren. Und sein ältester Kapitän an Bord ist dabei, ihm Konkurrenz zu machen: Peter Todt, 69 Jahre alt, gelernter Binnenschiffer und seit einigen Jahren Rentner. Drei weitere Schiffsführer gehören zum Team.

Aus Sicherheitsgründen sind immer zwei von ihnen an Bord. Vom Steuerhaus geben sie per Sprachrohr ihre Fahrkommandos nach unten durch. Zeitgleich wird der Maschinentelegraf auf die gewünschte Fahrstufe gestellt.

Ein Stück Nostalgie, wie es nur noch ganz selten zu finden ist. Denn Raddampfer wie den „Kaiser“ gibt es in ganz Europa nur noch drei weitere Male. Nur dieses ganz besondere Quartett wird noch mit Kohle befeuert: Die Dresdener „Diesbar“ fährt auf dem Elbeabschnitt im Bereich der landschaftlich wunderschönen Sächsischen Schweiz, die „Hjejlen“ hat ihren Heimathafen im dänischen Silkeborg (Jütland) und die „Kingswear Castle“ verkehrt auf der Themse.

**WENN DER „KAISER“ ABLEGT**, ist Betriebsleiter Dr. Ernst Schmidt seit 1970 als dienstältestes Besatzungsmitglied stets dabei und begrüßt seine Gäste beim Ablegen höchstpersönlich. Der 78-Jährige kassiert und informiert, organisiert und erklärt an Bord. Immerhin, und das betont er ausdrücklich, stand der Raddampfer von Anfang an durchgehend im Liniendienst und auch der

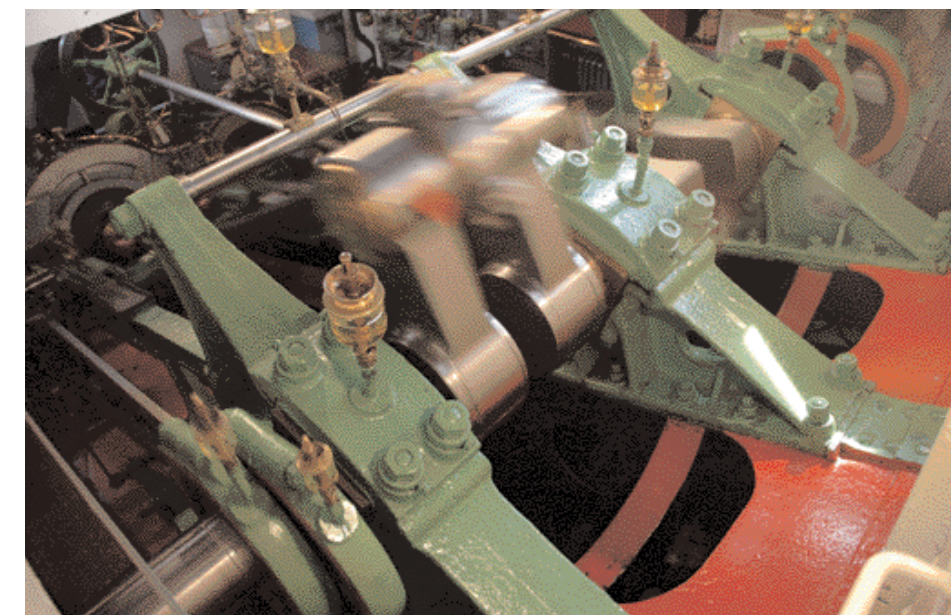


Die Ruhe selbst: Mit Gelassenheit steuert Kapitän Peter Todt den „Kaiser“ zu den kleinen Elbestädtchen.

Name „Kaiser Wilhelm“ wurde bis heute nicht geändert.

Dr. Ernst Schmidt war jener leidenschaftliche Raddampferfreund, der 1970 das Schiff kaufte und es dann weiter gab an den „Verein zur Förderung des Lauenburger Elbschiffahrtsmuseums“. Schmidt und einige Mitglieder überführten damals den Kaiser von Hameln an der Weser nach Lauenburg.

Mit eigener Maschinenkraft ging es über den Mittellandkanal durch die da-





**Auf großer und kleiner Flamme:**  
Zwei Heizer arbeiten abwechselnd im Kesselraum. In der Kombüse wird indes gekocht wie zu Großmutterzeiten – mit Holz.

malige DDR bis nach Magdeburg und dann die Elbe talwärts bis nach Lauenburg. Schließlich gab es zu der Zeit noch keinen Elbe-Seitenkanal. Eine verwegene Tour: „Mit abgebautem Steuerhaus und abgebautem Schornstein“, sagt Schmidt. Nur so waren die niedrigen Brückendurchfahrtshöhen von vier Metern in Hannover zu bewältigen.

Alle anschließenden Restaurierungsarbeiten waren mühevoll und zeitintensiv, die Vereinsmitglieder schufteten fast täglich, auch an den Wochenenden.

Ein Aufwand, der sich lohnte. Spätestens im Maschinenraum erkennt man den Unterschied zu nachgebauten Schiffen dieser Art. Repliken sucht man vergeblich. Fast alle Teile sind noch im Originalzustand und laufen seit 1900 einwandfrei.

**UNTER DECK:** Polierte Kupferleitungen, Manometer, verschiedenfarbig gestrichene Ventil-Handräder, der „Einzylinder Spilling-Dampfmotor“ mit seinem 230-V-Stromaggregat: Eine Augenweide, vor allem für den Fotografen.

Zwei Heizer schaufeln abwechselnd fleißig Kohlen durch die Feuertüren in die beiden Kesselflammrohre. Bereits 24 Stunden vor dem Ablegen geht es los. Um die 130 bis 150 kg pro Stunde braucht die Anlage während der Fahrt.

Bei 40 bis 50 Grad Raumtemperatur eine schweißtreibende Arbeit, aber ohne Wasserdampf dreht sich nebenan im Maschinenraum gar nichts. 12 bar braucht der Hochdruckzylinder, 4,6 bar der Niederdruckzylinder.

Erst dann sind 168 PS gewährleistet. Präzise und gleichmäßig drehen sich beide Pleuelstangen. Sie sind verbunden mit einer mächtigen Kurbelwelle, die wiederum mit 40 Umdrehungen pro Minute zwei außen angebrachte Schaufelräder antreibt.

**WÄHREND DER FAHRT** werden alle technischen Teile stets gewartet. Diese fachkundigen Arbeiten übernimmt der Maschinist. Während des „Kaisers“ Räder durch die Elbe pflügen, ist man auch in der Kombüse nicht untätig.

Vier bis fünf Männer und Frauen sind mittschiffs für die Gastronomie an Bord zuständig. Und natürlich auch für die Verpflegung der Mannschaft: Würstchen mit Kartoffelsalat, Erbsensuppe,



Um die Lauenburger Elbbrücke zu durchfahren, muss der Schornstein gelegt werden.



#### DAS TEAM

Die Besatzung besteht aus 10 bis 14 Männern und Frauen. Der Erhalt des Dampfers wird ausschließlich von Fahrerlösen, Mitgliedsbeiträgen und Spenden finanziert.

Die Ausflugsfahrten, Überhol- und Pflegearbeiten werden von den Vereinsmitgliedern ehrenamtlich durchgeführt. Alle zusammen gewährleisten, dass „ihr“ Kaiser auch künftig als einzigartige maritime Touristenattraktion auf der Elbe fahren kann.

#### AUSKÜNFT

Dr. Ernst Schmidt, Eichenweg 6,  
22927 Großhansdorf  
Tel.: 04102-6 17 35

(Mittwoch und Donnerstag 18 bis 20 Uhr)  
Internet:  
[www.raddampfer-kaiser-wilhelm.de](http://www.raddampfer-kaiser-wilhelm.de)

Eintöpfe, belegte Brote, Getränke und selbstverständlich auch Kaffee und Kuchen stehen auf der Speisekarte.

Auch in der Kombüse kann man einen Sprung zurück in die Vergangenheit erleben. Gekocht wird auf einem Küchenherd, der früher wie heute mit Holz und Kohle von vorne befeuert wird. Sogar der Backofen ist noch in Betrieb.

Wenn der „Kaiser“ jedes Jahr im Mai wieder seinen Liniendienst aufnimmt, sind elbaufwärts meist die kleinen Elbestädtchen Boizenburg, Bleckede und Hitzacker die Anlaufstationen. Talwärts Geesthacht und Hoopte.

Auch Charterfahrten und Gruppenreisen lassen sich realisieren. Und seit zwei Jahren sogar Trauungen an Bord. Für Hochzeitspaare mit einem gewissen Hang zum Wasser eine schöne Alternative zu üblichen Prozeduren.

Für das „Ja-Wort“ wurde der „Kaisersalon“ im Achterschiff hergerichtet. „Das war früher der Damensalon“, sagt Schmidt. Mit edlen Hölzern an den Außenwänden, stilvoller Inneneinrichtung und schicken Messingbeschlägen verströmt der Raum einzigartiges maritimes Ambiente. Genau richtig für den schönsten Moment im Leben. Geradezu kaiserlich. **W**

**Kaisers Pracht: Fast 60 Meter misst der Kaiser vom Bug bis zum Heck.**



#### TECHNISCHE DATEN

**Auftraggeber:** Oberweserdampfschiffahrt der Wesermühlen in Hameln  
**Werft:** Dresdner Maschinenfabrik und Schiffswerft AG

**Baunummer:** 565

**Stapellauf:** 20. Mai 1900

**Länge:** 57,20 m

**Breite:** 4,48 m, einschließlich Radkästen 8,38 m

**Tiefgang:** 0,65 bis 0,93 m

**Höchstgeschwindigkeit:** Je nach Fließgeschwindigkeit der Elbe rund 10 km/h zu Berg, 18 km/h zu Tal

**Anzahl der Fahrgäste:** zugelassen für 350 Personen

**Maschine:** liegende 2-Zylinder-Dampfmaschine

**Leistung:** 124 kW (ca. 168 psi)

**Kolbenhub:** 700 mm

**Schaufelräder mit Exzenter:** direkte Verbindung mit der Kurbelwelle

**Raddurchmesser:** 3,20 m, je neun hölzerne Doppelbretter pro Schaufel

**Dampfkessel:** kohlebefeuerter Zweiflammrohrkessel

**Dampfdruck:** 12 bar

**Wasserverbrauch:** 1,70 Kubikmeter pro Stunde

**Kohleverbrauch:** 130 bis 150 kg pro Stunde

**Kohlebunker:** 12 t, ausreichend für etwa sechs Fahrten