

OLDTIMER TIMES

Nr. 30
Juli 1994



UNREGELMÄSSIG ERSCHEINENDE PERIODIKA FÜR EIGNER UND FREUNDE ALTER BOOTE IN DER SCHWEIZ

Herausgeber: OLDTIMER BOOT CLUB ZÜRICHSEE (OBCZ)

Verehrte Oldtimer-Freunde

Der OBCZ ein Segelclub?

Bereits zum zweiten Mal konnte der OBCZ mit dem YCR die Oldtimersegelregatten vor Rapperswil durchführen. Weitere Segler konnten für diesen Anlass begeistert werden. Wenn das Regattafeld trotzdem nicht grösser war als 1993, so lag das daran, dass einige Teilnehmer vom letzten Jahr, aus terminlichen Gründen, dieses Jahr nicht mitsegeln konnten. Die Oldtimerssegelregatten werden nächstes Jahr am 10./11. Juni 1995 durchgeführt. Somit werden die Oldtimerregatten vor Rapperswil bereits zur Tradition, die den Teilnehmern und den Organisatoren (YCR und OBCZ) Spass machen.

Eine weitere Startmöglichkeit für Oldtimersegelboote besteht am Old Fashion Race in Zürich am 27./28. August 94. Erstmals wird der ZYC die Oldtimersegelboote gesondert, nach der Formel und dem Zusatzreglement des OBCZ, werten.

Die Korrespondenz mit Segel- und Yachtclubs in der Schweiz und im Ausland hat ergeben, dass ein gegenseitiger Informationsaustausch erwünscht ist und dass bei frühzeitiger Information über die Daten auch eine Teilnahme von Mitseglern und Segelbooten von anderen Seen nicht ausgeschlossen ist.

Den Kontakten mit Vereinen mit ähnlichen Interessen entnehme ich, dass der OBCZ der einzige oder einer der wenigen Clubs in Europa ist, der seine Flotte aus allen Bootskategorien rekrutiert, also nicht nur Segelboote sondern auch Dampf-, Motor-, Falt- und andere Boote in seiner Flotte hat. Nicht nur Freizeitboote sondern auch Schiffe aus der Berufsschiffahrt.

Dies hat mich veranlasst mit dem Vorstand über die Aufgaben und Veranstaltungen des OBCZ nachzudenken. Nach dem Oldtimer-Boot-Treffen 1990 in Rapperswil, den Herbsttreffen auf der Ufenau und den gut besuchten Win-

teranlässen sind die Segelboote mit den Regatten vor Rapperswil zusätzlich in ihrem Element gefordert. Und wie steht es mit den anderen Bootsklassen?

Auch die maschinengetriebenen Boote, als Sammelbegriff für Dampf- und Motorboote, sollen einen OBCZ-Anlass haben, der die spezifischen Interessen abdeckt und bei dem die Boote der Bauart entsprechend eingesetzt werden können. Maschinengetriebene Boote sind geeignet, dass man sich nicht nur trifft und die Boote stehend besichtigt, sondern dass bei einer gemeinsamen Überfahrt die Boote in Fahrt erlebt werden können.

Gesagt, getan: Skipper und Mannschaften treffen sich an einem Samstag nach den Sommerferien um 11:30 Uhr zum Apéro beim Flaggenmast im Hafen Rapperswil. Dabei werden die Einzelheiten zur Überfahrt mit Kurs "Segel Club Stäfa" besprochen. Nach dem Landfall besteht reichlich Gelegenheit sich mit mitgebrachten Speisen zu stärken, Erfahrungen auszutauschen und die Kameradschaft zu pflegen.

Übrigens hat am 14./15. Mai 94, auf Anregung der Steam Boat Association of Great Britain, in Stockholm ein Treffen mit Vertretern von Dampfbootvereinen aus ganz Europa stattgefunden. Wir werden in der nächsten Ausgabe der OT ausführlicher über diesen Anlass und die Resultate berichten.

Für 1995 planen wir eine Alternative zum Herbsttreffen auf der Ufenau und der Vorstand denkt über die Organisation eines weiteren Oldtimertreffens nach, das wieder in Rapperswil stattfinden soll.

Nun wünsche ich Ihnen viel Spass beim Lesen der 30. Oldtimer Times zum Thema Naphta-Boote und freue mich auf ein baldiges Wiedersehen zu Wasser oder Land.

Der Präsident:
Daniel Heusser

Agenda

OBCZ-Anlässe '94

- 10.9. **Rapperswil - Stäfa**, für maschinengetriebene Boote
1.10. **Herbsttreffen auf der Ufenau** mit Peter Ziegler als Referent

1995

- Januar **Winteranlass I**
März **Winteranlass II**
April **12. Generalversammlung** auf einem der Raddampfer in der Werft der ZSG
10./11.6. **3. Oldtimerssegelregatten** vor Rapperswil

OBCZ-Mitglieder erhalten zu den einzelnen Anlässen persönliche Einladungen. Weitere Interessenten melden sich beim Sekretariat des OBCZ.

Weitere Anlässe '94

- 4.-7.8. **Österreichische Traditions-Segelwoche**. Altersee
19.-21.8. **Hafenfest Nuolen** mit Dampfbootfahrten (VSD)
27./28.8. **Old Fashion Race** beim Zürcher Yacht-Club

Interessenten erhalten nähere Auskunft beim Präsidenten oder beim Sekretariat des OBCZ.

Am Ruder

Präsident: Daniel Heusser
Langackerstr. 111, 8704 Herrliberg
Telefon: 01 / 915 13 23

Vizepräsident und Quästor: Rudolf Frauchiger
Glärnischstrasse 9, 8132 Egg
Telefon: 01 / 984 27 34

Sekretariat: Sabine Hasler-Gallusser
Etzelwerkstrasse 6, 8852 Altendorf
Telefon: 055 / 63 65 89

Technische Kommission:
Vorsitz und Motorboote: Hanspeter Faul
c/o Yachtwerft Faul AG, 8810 Horgen,
Telefon: 01 / 725 42 28

Dampfboote: Bernhard Knefl
Zimmerbergstrasse 5, 8800 Thalwil,
Telefon: 01 / 720 60 93

Segelboote: Jürg Sprecher
Husacherstrasse 4, 8142 Ullikon,
Telefon: 01 / 491 48 82

Naphta-Boote

von Bernhard Knell

1888 wurden die ersten Naphta-motor-Boote von Escher Wyss gebaut und an der Weltausstellung 1889 in Paris ausgestellt.

Hinter dem Begriff „Naphta Boot“ verbirgt sich eine 6-11 Meter lange Bootstypenreihe, angetrieben mit einem 2 bis 6 PSDampfmotor, gebaut in der Neumühle bis zur Weltwirtschafts-

krise. Im Gegensatz zu einer klassischen Dampfmaschinenanlage wurde im Kessel nicht Wasser, sondern Naphta (Rohbenzin) verdampft, das gleichzeitig auch als Brennstoff diente.

Ein wesentlicher Vorteil dieser Anlagen (im Gegensatz zu den dazumal bekannten Benzin-Motoren und Dampfmaschinen) war, dass der Naphta-Motor nicht einfrieren konnte, d. h. man konnte das Boot in allen Breitengraden und Jahreszeiten bei allen Temperaturen immer betriebsbereit halten (Naphta gefriert bei -110°C). Ferner verdampft Naphta viel schneller als Wasser, so dass bereits nach ein paar Minuten genügend Druck sich aufgebaut hatte, um das Boot zu manövrieren.

Der grösste Nachteil war, dass die Leistung der Motoren limi-



Beiboot S.M. Depeschboot "Steipner" des deutschen Kaisers.

tiert war durch die niedrige für Naphta zulässige Dampftemperatur, die einem Nassdampfdruck von max. 6 atü entspricht.

Die von Escher Wyss entwickelte Naphta-Motorenreihe bestand aus einer einfach-direktwirkenden 3-Zylinder-Maschine mit obenliegendem Flachschieber. Direkt auf dem geschlossenen Kurbelgehäuse war ein stehender Einrohr-Kessel angeflanscht, der durch einen Ringbrenner beheizt wurde.

Der Dampf wurde dem gemeinsamen Schieberkasten und über die Schieber den einzelnen Zylindern zugeführt. Ueber die gleichen Schieber wurde nach

dem Arbeitshub der Abdampf ins Kurbelgehäuse geleitet und von dort über Aussenbord-Kondensator in den wassergekühlten drucklosen Brennstofftank.

Am oberen Ende des Zentralrohrs im Kessel führte eine Dampfleitung zu einem Injektor, der über ein Handventil ein Naphtadampf-Luftgemisch dem Hauptbrenner zuführte.

Der Motor hatte keinen Regulator. Die Dreh-

zahl wurde nur durch Kesseldruck und Heizleistung bestimmt. Das heisst, um schneller zu fahren, musste man lediglich am Handrad des Injektors etwas drehen, um damit dem Brenner mehr Gemisch zuzuführen. Der max. Kesseldruck war durch ein gewichtsbelastetes Sicherheitsventil begrenzt, dessen Abdampf in das Kurbelgehäuse führte und zusammen mit dem Abdampf der Zylinder dem Kondensator zugeführt wurde, so dass keine Leck-Verluste von Naphta möglich waren.

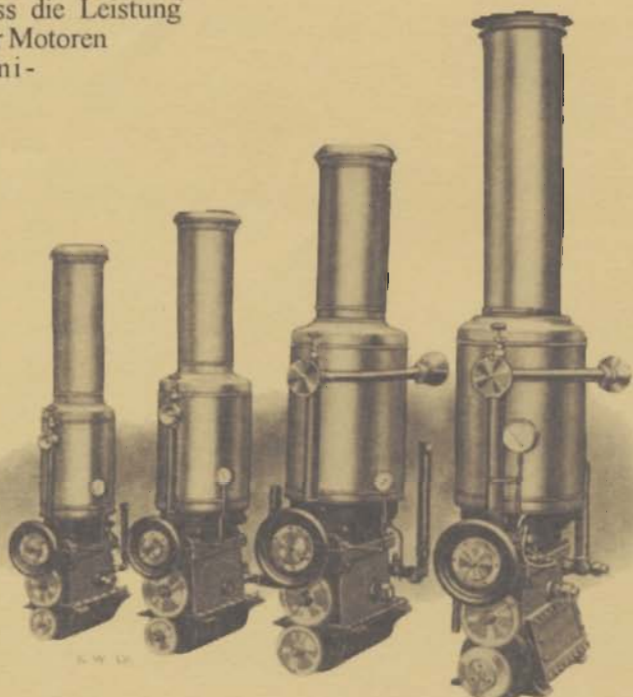
Vom Fabrikanten wurden folgende (etwas hochgegriffene) Fahrgeschwindigkeiten für die 3 Bootstypen angegeben:

- Typ I 9-10 km/Std. (2 PS, 6 m)
- Typ II 10-11 km/Std. (4 PS, 8,5 m)
- Typ III 11-12 km/Std. (6 PS, 11 m)

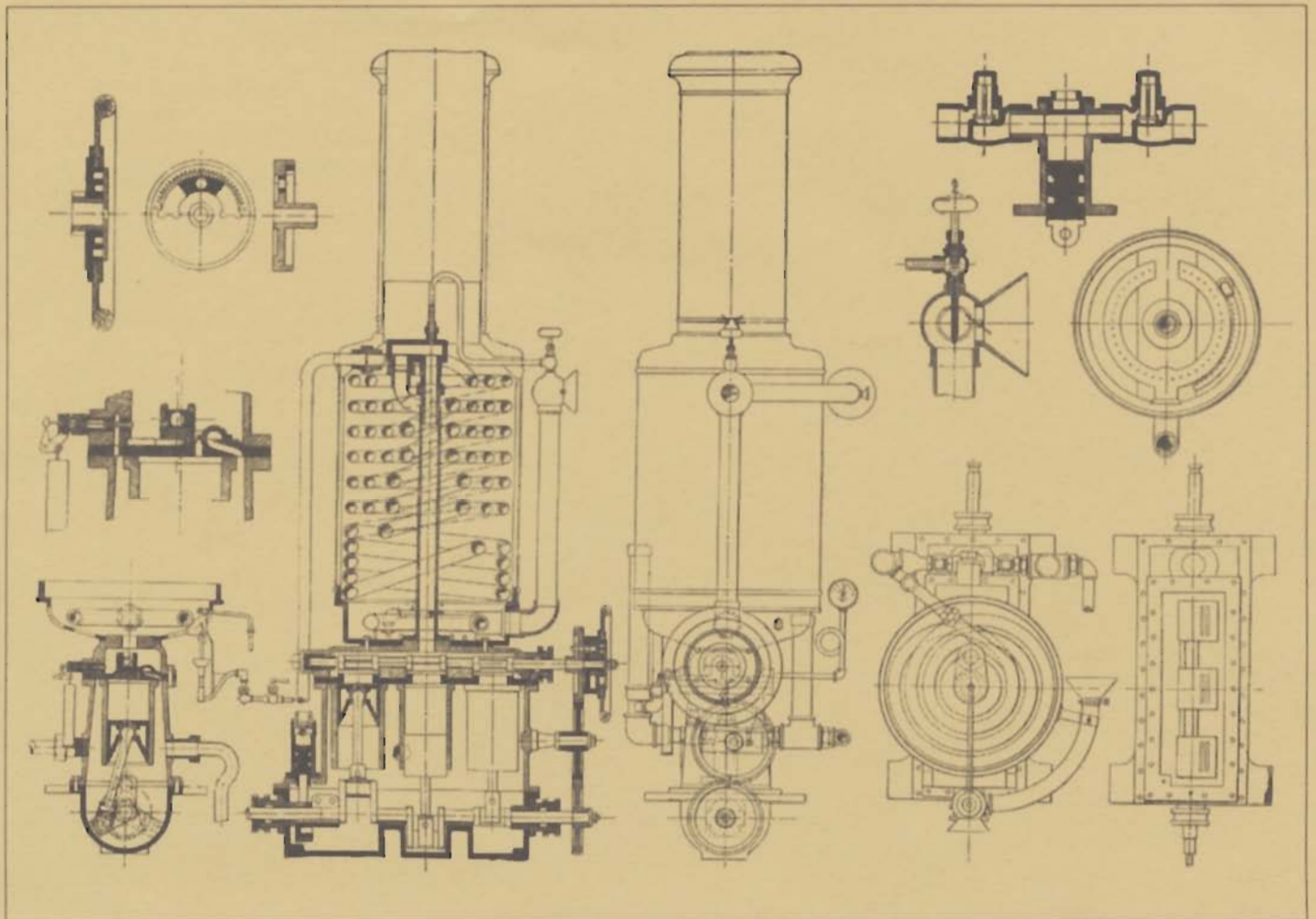
Der Antrieb der Schieber ging über ein aussenliegendes Stirnradgetriebe auf ein Handrad mit Schleppeil. Umsteuern oder Stoppen wurde durch Festhalten, Rechts- oder Linksdrehen dieses Handrades erzielt; damit wurde die Stellung der Schieberwelle gegenüber der Kurbelwelle entsprechend verstellt.

Eine andere interessante Einzelheit war, dass der Kessel keine „Wasser“-Standanzeige hatte. Eine Speisepumpe, die über einen Excenter direkt von der Kurbelwelle angetrieben war, sorgte mit konstantem Hub für einen von der Motordrehzahl abhängigen Vorlauf von Naphta in den Kessel. Die Beschreibung gibt leider keine Auskunft nach was und wie die Menge reguliert wurde.

Der Verfasser nimmt an, dass mit einer so geringen Flüssigmenge gearbeitet wurde, dass der Einrohrkessel, ähnlich dem Dampfautomobil-Kessel System Serpollet, hauptsächlich gefüllt mit ver-



Der 2, 4 und 6 HP Naphta-Motor und der Kriegsmarine-Motor.



Konstruktionszeichnung des 6 HP Naphta-Motors.

dampfem Naphta war, wobei das Sicherheitsventil als Ueberströmventil meistens angesprochen hatte.

Durch eine höhere Motor-Drehzahl erhöhte sich der Verbrauch, der wiederum wurde durch die fest angetriebene Speisepumpe automatisch kompensiert. Wenn das nicht reichte oder bei Stillstand, konnte man mit einer separaten Handpumpe dem Kessel zusätzlich Naphta zuführen. Bei zu geringer Kesselspeisemenge löschte das Feuer einfach aus, da nicht mehr genügend Naphtadampf für das Feuer im Brenner zur Verfügung stand.

So ist wohl zu erklären, dass Escher Wyss in ihrem Prospekt 1912 schreiben durfte: „... die Manipulation ist so verblüffend einfach, dass mit Naphta-Booten Damen allein mit Kindern Spazierfahrten machen und Kinder damit in die Schule fahren können.“

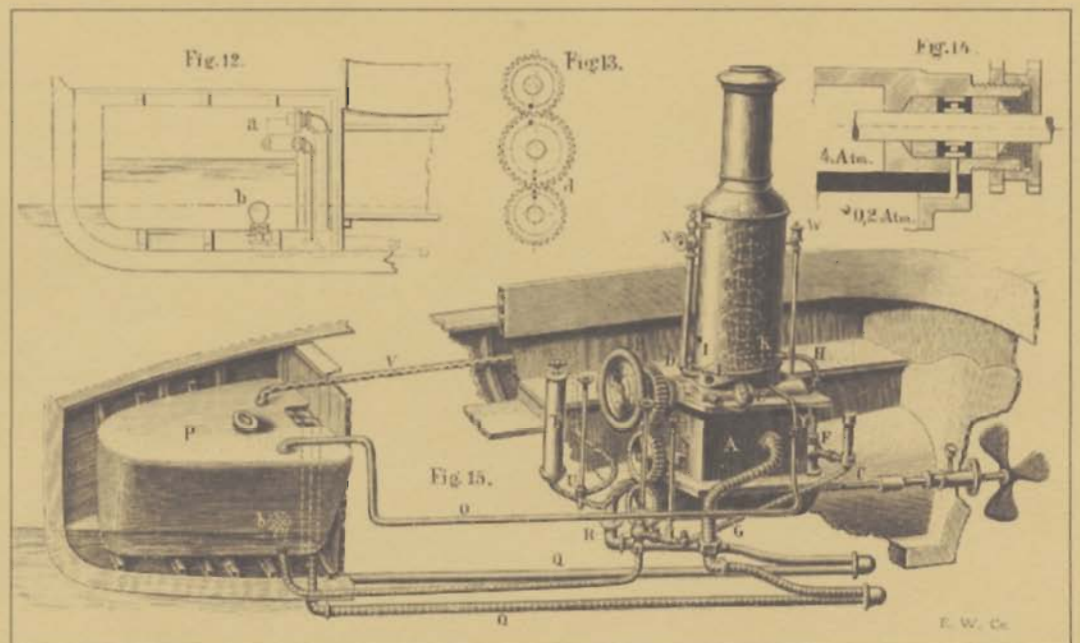
Diese schematische Darstellung zeigt den Brennstofftank (P) im Bug mit Wasserkühlung durch Öffnungen im Rumpf, die Aussenbord-Kondensorleitungen

(Q) und die Tankentlüftung (O) die auch als Zuleitung zu einem Vorheizresp. Stillstandsburner diente, der von einem kleinen Behälter (a) gespeisen wurde. Mit der Luftpumpe (T) konnte man Druck auf den Tank geben und damit den Brenner füllen zum Vorheizen. Bei Stillstand entleerte sich der Behälter (a) über die Tankentlüftung zum Vorheizbrenner und spies so die kleine Flamme für etwa eine Stunde.

Um Leckverluste durch eine Dampfpeife zu vermeiden, wurde die Signalpfeife (W) durch die Handluftpumpe (T) betrieben, dafür musste man das Luftventil (U) von „Vorheizen“ auf „Signal“ umstellen.

Leider findet man heute keine dieser technisch hoch interessanten Bootsantriebe mehr.

Einige sind trotz Zusicherungen von



Der Naphtamotor samt Reservoir (Tank) und Rohrleitung.



Aluminium-Yacht mit Naphta-Hilfsmotor mit Küche, Toilettenraum und Beiboot. Die Yacht hat Raum, um für 50 Voldampfstunden Brennmaterial im Tank mitzuführen. Mast und Kamin lassen sich zum Passieren der Brücken streichen.

Seiten des Herstellers verbrannt, so z. B. anfangs dieses Jahrhunderts das Boot samt Bootshaus von Konsul Fleischmann in Küssnacht. Andere sind durch die stärkeren „Steam-Launche“ ersetzt worden, die ja dann ab 1895 nach dem Kauf der S/L Charlotte auch von Escher Wyss in Konkurrenz zu den englischen Werften gebaut wurden.

Einen Auszug aus der weltweiten Verbreitung dieser einmaligen Escher Wyss Boote kann der geneigte Leser in der Oldtimer Times Nr. 10 nachlesen.

Literatur-Nachweis: E. W. Co. Katalog, 1912.



Naphtaboot mit Cabine, 11 m lang, 1.9 m breit.