

# JÓNAS BLONDAL

Die Zeit der Dampfsegler

*Verglichen mit der Ära der Segelschiffe gab es Dampfsegler nur für relativ kurze Zeit. Schon bald wichen diese Hybriden dampfgetriebenen Schiffen ohne Segel und wurden so wieder aus der Geschichte des Schiffbaus verdrängt.*

## Die Erfindung des Dampftriebs

Die erste Niederdruck-Dampfmaschine wurde 1765 von dem schottischen Ingenieur James Watt (1736–1819) erfunden. Zwar hatte Heron von Alexandria (um 60 u.Z.) bereits eine frühe Form der Dampfturbine entwickelt, doch diente sein ›Dampfbalk‹, die ›Aeolopile‹, mehr der Faszination des Betrachters als einem mechanischen Zweck.

Im Allgemeinen wird die Erfindung des Dampfschiffes dem Amerikaner Robert Fulton zugeschrieben. Und tatsächlich: Am 7. August 1807 fuhr er erstmals ohne den Einsatz von Segeln zwischen New York und Albany den Hudson River hinauf. Seine ›Clermont‹ brauchte für diese 150-Meilen-Strecke satte 32 Stunden. Bereits am 4. September bezahlten Passagiere einen Fahrpreis, um als Erste eine Fahrt mit Fultons ›North River Steam Boat‹ zu erleben.

Erfolgreiche Experimente mit maschinengetriebenen Schiffen gab es jedoch schon, bevor Fulton die Dampfschiffahrt kommerzialisierte. Der Franzose Marquis de Jouffroy d'Addans zum Beispiel fuhr bereits 1776 mit Dampftrieb auf der Saône bei Lyon. Auch Namen wie James Rumsay, Samuel Morey oder Robert Stevens sollten hier nicht unerwähnt bleiben.

Die Briten sehen eher in William Symington den wahren Erfinder der Dampfschiffahrt. Im März 1803 baute der Engländer mit der ›Charlotte Dundas‹ das erste alltagstaugliche Dampfschiff. Doch eine Weiterentwicklung zum Zwecke der kommerziellen Nutzung kam unter Symington nicht mehr zustande. Somit wird wahrscheinlich auch weiterhin Robert Fulton die Ehre zuteil, als Erfinder des Dampfschiffes zu gelten.

## Die Dampfsegler

Die Vorteile des Dampftriebs gegenüber dem Einsatz von Windkraft lagen klar auf der Hand: War man beim herkömmlichen Segeln noch auf günstige Windverhältnisse angewiesen, verhalf die Dampfmaschine nun zu einer neuen Freiheit in der Navigation – unabhängig von Wetterfaktoren, auf die die Seeleute keinen Einfluss hatten. Verständlich daher, dass die neue Technik schnell Einzug in die Schiffahrt hielt. Der Bau von dampfunterstützten Segelschiffen gewann Anfang des 19. Jahrhunderts immer mehr an Bedeutung.

Im Jahre 1819 überquerte die ›Savannah‹ als erstes Dampfsegelschiff den Atlantik.

Nach fünf Jahren Bauzeit wurde 1843 die von Isambard K. Brunel konstruierte ›SS Great Britain‹ zu Wasser gelassen. Die „mother of all modern ships“ war mit ihren 98 Metern Länge seinerzeit nicht nur das größte, sondern auch das erste Eisenschiff, das mit Propellerantrieb den Atlantik überquerte. Dieser Sechsmaster ist noch heute zu besichtigen: 1970 wurde die ›SS Great Britain‹ von den Falkland-Inseln wieder in ihren Heimathafen nach Bristol überführt, wo sie, nun restauriert, als Symbol viktorianischen Glanzes bewundert werden kann.

1857 lief die ›Great Eastern‹ in London als das größte damalige Schiff vom Stapel. 1866 nahm die Besatzung dieses Dampfseglers ein ganz besonderes Unternehmen in Angriff: die Verlegung des ersten transatlantischen Kabels.



Die ›Aeolopile‹: Mit seinem ›Dampfbalk‹ entwickelte Heron von Alexandria bereits im ersten Jahrhundert u.Z. eine frühe Form der Dampfmaschine



Elegantes Relikt: Trotz seiner Schönheit und Umweltfreundlichkeit wich das Segel schließlich dem Antrieb durch Dampf und Diesel

Die ›Sir Walter Scott‹ an einem Anleger des ›Loch Katrine‹ in Schottland. Dampfschiffe dieser Art sind heute allenfalls noch als Touristenattraktion in Betrieb



>>

# JÓNAS BLONDAL

Die Zeit der Dampfsegler | S. 2

Einige weitere berühmte Dampfsegler waren die ›Carnatic‹ (90 Meter lang; das Schiff lief am 13. September 1869 auf ein Riff im Roten Meer auf), die ›Dunraven‹ (ein Handelsschiff, das im März 1876 ebenfalls im Roten Meer versank), die ›USS Alabama‹ (ein amerikanischer Dampfsegler aus dem Jahre 1890) und die ›Pourquoi Pas ?‹ aus dem Jahre 1908.

›Eiríkur Rauði‹ und ›Pourquoi Pas ?‹

Die ›Eiríkur Rauði‹, der in ›[Jónas Blondal](#)‹ vorkommende Walfänger, ist eine dreimastige Steam-Bark. Dampfsegler dieser Art wurden gegen Ende des 19. Jahrhunderts nicht selten für den Walfang eingesetzt (siehe auch unter [Thema Walfang](#) › [über den historischen Walfang](#) › [Die Jagd auf Döglinge](#)). Die für Barken typische Takelung hatte den Vorteil, dass die Bedienung des Besanmastes einfacher war. Damit standen mehr Männer für den Fang und die Verarbeitung der Wale zur Verfügung.

Der Wikinger ›Erich der Rote‹ entdeckte 982 u.Z. Grönland. ›Eiríkur Rauði‹ ist die isländische Version dieses Namens. Der vorletzte Buchstabe, das „eth“, wird wie das weiche „th“ der englischen Sprache ausgesprochen (wie in „father“).

Um in den Bildern des Comics eine möglichst wirklichkeitsgetreue Darstellung des Walfängers zu gewährleisten, stand ein Modell der ›Pourquoi Pas ?‹ Pate für die ›Eiríkur Rauði‹.

Im Original hatte die 1908 in Saint-Malot fertiggestellte ›Pourquoi Pas ?‹ eine äußerst bewegte Geschichte. Eigens als Forschungsschiff gebaut, stand der Dreimaster 28 Jahre lang dem Doktor und Kommandanten Jean-Baptiste Charcot (1867–1936) zu Diensten. Auf der letzten Forschungsreise in den Gewässern Grönlands kam es schließlich zur Tragödie: Am 16. September 1936 lief die ›Pourquoi Pas ?‹ auf ein Riff im Faxafjord auf, 30 Seemeilen vor der isländischen Hafenstadt Reykjavík. Charcot und 42 weitere Seeleute wurden mit in die Tiefe gerissen. Nur ein Einziger überlebte das Unglück.



Die ›Pourquoi Pas ?‹ im Hafen von Le Havre in Frankreich. Das Foto entstand im Jahr 1908