

Wieder ein Dampfschiff für Untersee und Rhein

Eduard Joos

Präsident vom «Verein Pro Dampfer»

13. Dezember 2016 bei Gewerbeverein Ermatingen und Umgebung

Dampfschiff Schaffhausen auf Fahrt

Kurzfilm von Paul Widmann

Zwei Wahrzeichen von Schaffhausen



Heutige Flotte der Schiffahrtsgesellschaft URh

Motorschiffe mit Schraubenantrieb

Stein am Rhein 1956, *Thurgau* 1965, *Schaffhausen* 1970,
Arenenberg 1983, *Munot* 1998, *Konstanz* 1920

- verbrauchen Dieselöl; keine Alternative in Sicht
- produzieren giftige Abgase: CO, SO₂, NO_x und Russ
- produzieren das klimaschädliche CO₂
- produzieren Lärm → schallisolierter Motorenraum
- produzieren Vibrationen → reduzierter Komfort
- produzieren Dieselgestank → reduzierter Komfort
- haben keinen sichtbaren Antrieb → sind nicht attraktiv
- haben einen grossen Tiefgang → weniger Betriebstage
- Dieselmotoren haben eine kurze Lebensdauer

Raddampfer auf Schweizer Seen

Bodensee: **Hohentwiel** 1913

Brienzersee: **Lötschberg** 1914

Genfersee: **Montreux** 1904, **La Suisse** 1910, **Savoie** 1914
Simplon 1920, **Rhône** 1927, **Italie** 1908

Neuenburgersee: **Neuchâtel** 1912

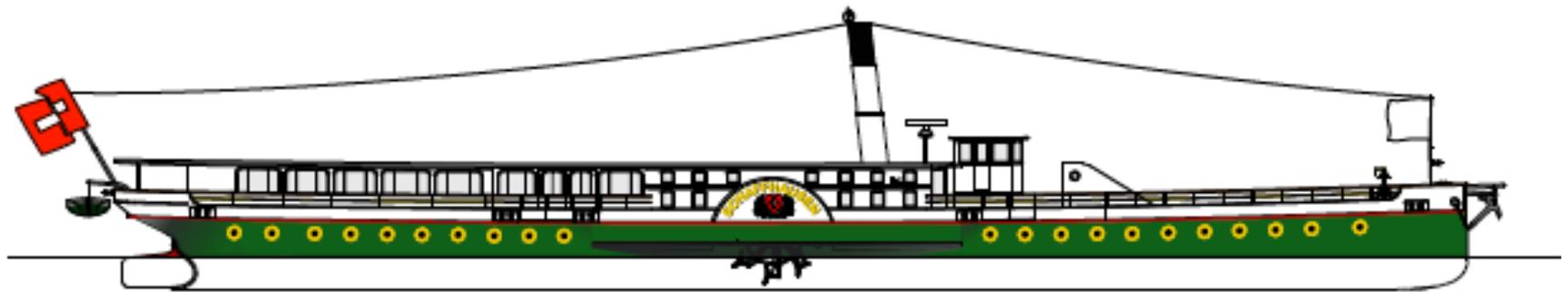
Thunersee: **Blümlisalp** 1906

Vierwaldstättersee: **Uri** 1901, **Unterwalden** 1902, **Schiller**
1906, **Gallia** 1913, **Stadt Luzern** 1929

Zürichsee: **Stadt Zürich** 1909, **Stadt Rapperswil** 1914

**Das Durchschnittsalter der 17 Raddampfer beträgt 104 Jahre!
Trotz ihres Alters werden sie fahrplanmässig eingesetzt. Das
wäre nicht der Fall, wenn ihr Betrieb unwirtschaftlich wäre.**

Ein neuer Öko-Dampfer



für URh

DLM

Dampflokomotiv- und
Maschinenfabrik DLM AG

Neuer Raddampfer mit *modern steam*-Technik

Ja: *modern steam* ermöglicht einen wirtschaftlichen und umweltfreundlichen Betrieb; die Vorschriften werden eingehalten:

- Automatischer Dampfkessel → Stand der Technik 24h BOsB
- Automatische Feuerung mit Biomasse → CO₂ - neutral
- Neue effiziente Dampfmaschine → reduzierter Energiebedarf
- Fernbedienung der Dampfmaschine → schnelle Reaktionszeit

Der automatische Kessel und die Fernbedienung der Dampfmaschine ermöglichen einen neuen Raddampfer mit gleich viel Personal wie bei einem vergleichbaren Motorschiff → keine höheren Personalkosten

Biomasse ist oft billiger als Dieselöl → keine höheren Energiekosten

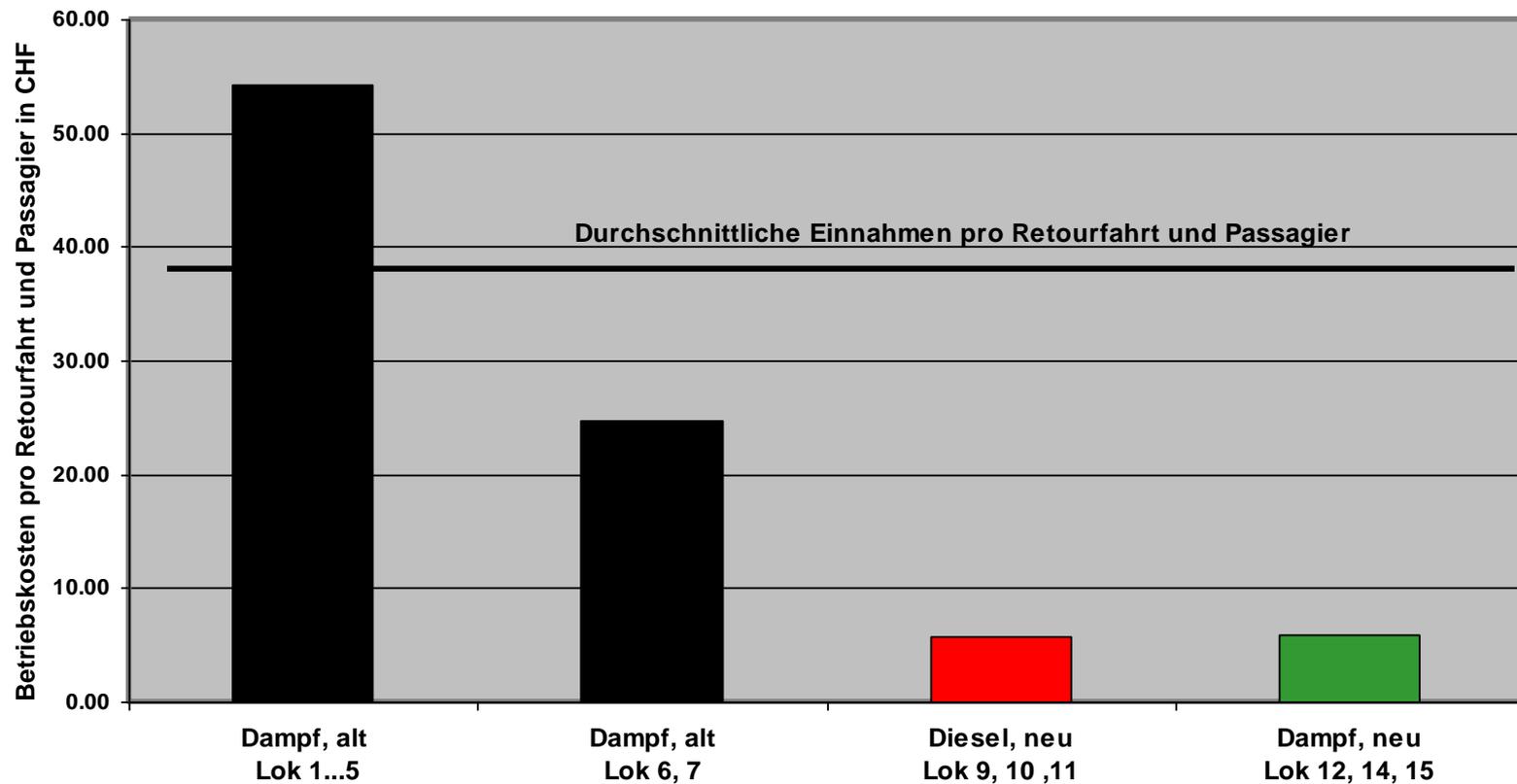
Moderne Dampftechnik → keine höheren Unterhaltskosten

Verein bezahlt allfällige Preisdifferenz → keine höheren Kapitalkosten

Mit unbestritten höheren Einnahmen bei gleichen oder niedrigeren Kosten erzielt ein neuer Raddampfer eine bessere Wirtschaftlichkeit.



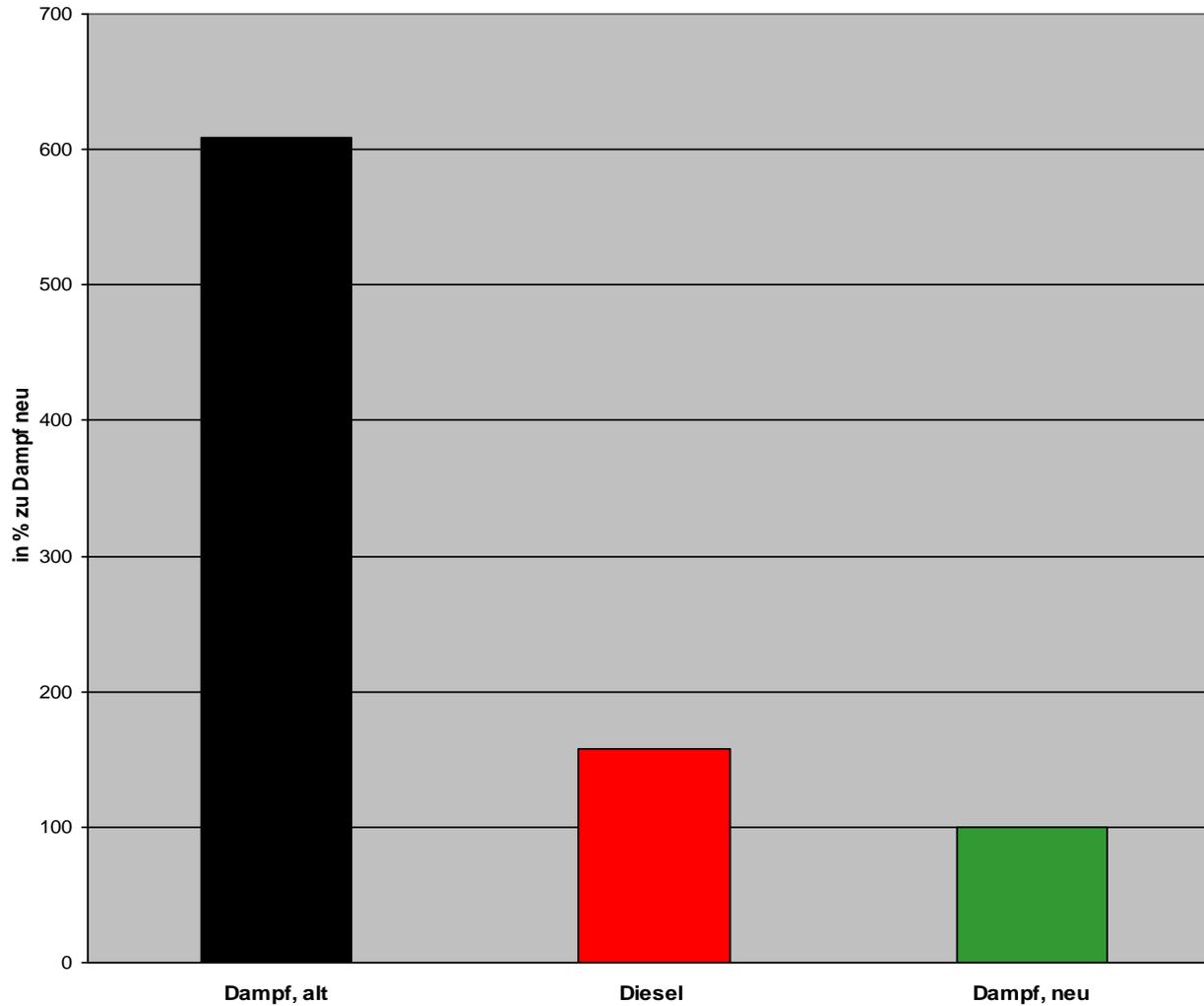
Vergleich der direkten Betriebskosten der Triebfahrzeuge der Brienz Rothorn Bahn (1999)



Neue Zahnrad-Dampflokomotiven der Schafbergbahn, 1992 & 1996

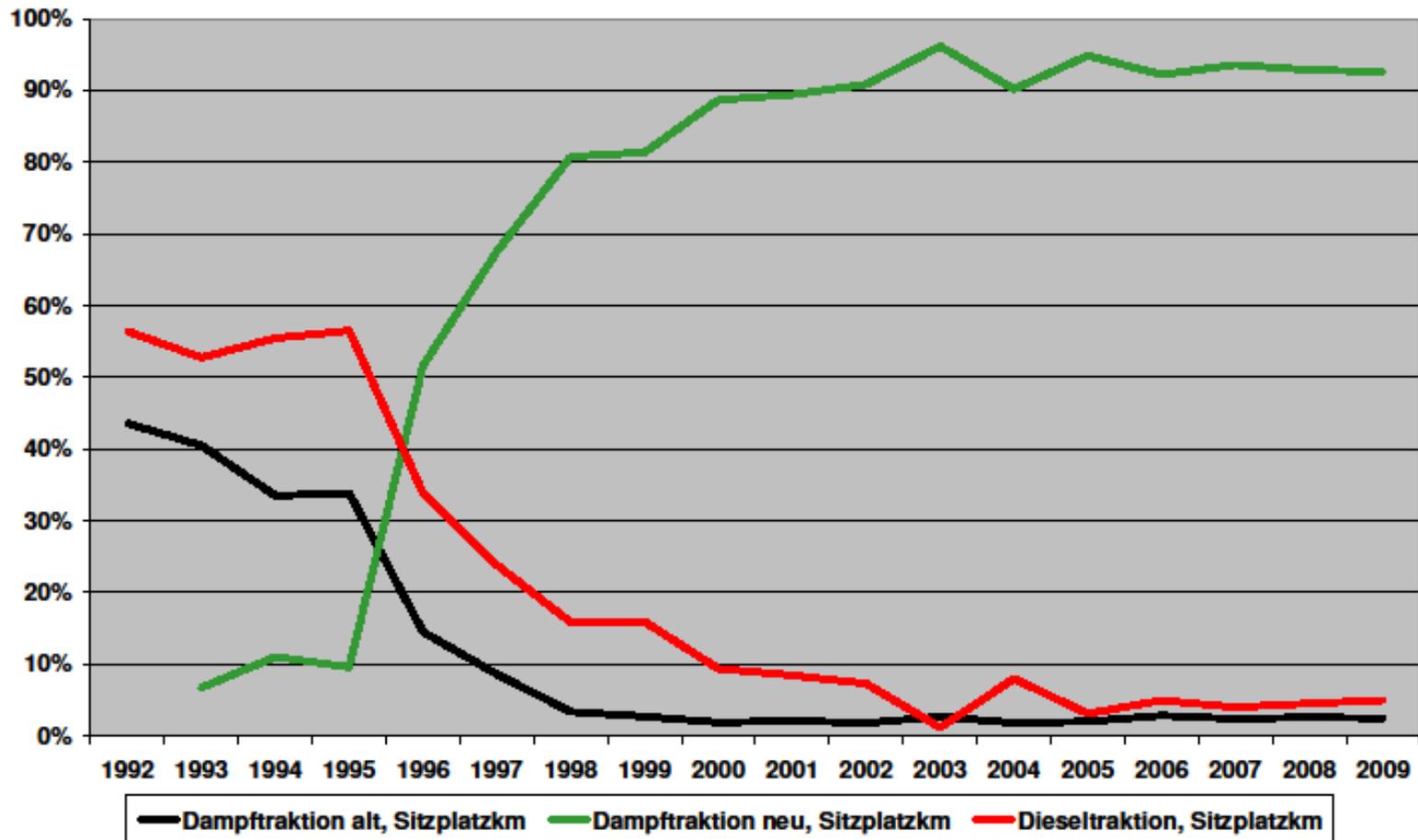


Vergleich der direkten Betriebskosten der Triebfahrzeuge der Schafberg Bahn (2000 bis 2002)



Dampflokomotiv- und
Maschinenfabrik DLM AG

Schafbergbahn: Transportleistung nach Traktionsart 1992-2009



Die Sächsische Dampfschiffahrtsgesellschaft in Dresden macht mit 9 Raddampfern Gewinn



Machbarkeitsstudien für URh

1. Studie Dr. Jürg Meister

Bericht an die Schweizerische Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein über die Effekte und die kaufmännischen Voraussetzungen bezüglich eines neuen Dampfschiffes; November 2008

Bewertet einen neuen Raddampfer aus wirtschaftlicher Sicht positiv. 20-25% mehr Passagiere

2. Studie HSR Rapperswil, Prof. Dr. Markus Henne

Dampfschiff Schaffhausen; Februar 2011

Bewertet einen neuen Raddampfer als machbar. Gute Vorstudie mit Ideen und ersten Zeichnungen, sachlich korrekt und prägnant.

3. Studie Shiptec Luzern

Machbarkeitsstudie Dampfschiff für die Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein, Oktober 2011

Bewertet einen neuen Raddampfer als machbar.

Vergleicht bezüglich Kosten die 100-jährigen Vierwaldstättersee-Raddampfer mit Dieselmotorschiffen. Klammert Modern-steam-Technology aus. Daher als Entscheidungsgrundlage für oder gegen einen neuen Raddampfer unbrauchbar!

Neuer Raddampfer für Untersee und Rhein

Zusammenfassung der Vorteile:

- **20-25% mehr Passagiere:** Raddampfer sind Sympathieträger erster Güte («Ein Verkehrsmittel, das nur Freunde hat»)
- **Zusätzliche Betriebstage** dank geringerem Tiefgang
- **Einheimischer Brennstoff** (Biomasse, voraussichtlich Pellets)
- **Kostengünstiger Brennstoff** (Pellets günstiger als Dieselöl)
- **CO₂-neutraler Betrieb** – nachhaltiger Klimaschutz
- **Automatischer Dampfkessel** mit 24h BOsB
- **Fernbediente** neue Schiffsdampfmaschine (*modern steam*)
- **Sichtbare Mechanik**, erlebbare Umsetzung der Energie in Kraft
- **Ruhige, genussvolle Fahrt** ohne Lärm und Vibrationen
- **Sympathische Geräuschkulisse** (Schaufelrad, Dampfpfeife)

Kosten und Finanzierung

Schiff plus Dampfantrieb : 10–12 Mio. Fr.

Detailprojekt 200'000.-: Verein Pro Dampfer

Schiffsbau 8-9 Mio.Fr.: Pro Dampfer AG

Dampfantrieb 2-3 Mio.Fr.: Pro Dampfer AG

Zur Finanzierung des Schiffsbaus wurde am 2. Juni 2016 die Pro Dampfer AG gegründet. Gezeichnet und einbezahlt bis 13. Dezember 2016: 0,7 Mio. Fr.

Verein Pro Dampfer

Gründung am 24. Mai 2012

13.12.2016: 2279 Mitglieder

davon 34 Kollektivmitglieder

11 Gemeinden

188 Mitglieder 1000er-Club: Ehrentafel

Vorstand: Joos, Lang, Oberli, Looser, Kamp

Gemeinnützig: Alle Zuwendungen steuerbefreit