

## Über 30 Argumente für ein Dampfschiff

### 1. Vom Glamour der Belle Epoque profitieren

Die alte *Schaffhausen* (Baujahr 1913) strahlte den Glamour der *Belle Epoque* aus. Ein neues Dampfschiff wird nostalgischen Formen von ihr aufnehmen, ohne vorzugeben, ein Schiff des 19. oder 20. Jahrhunderts zu sein. Das kolportierte Argument, ein neues Dampfschiff sei eine Attrappe, ist unrichtig, denn es fährt mit einer echten Dampfmaschine. Niemand bezeichnet die modernen Zeppeline oder Mississipidampfer als Attrappen. Bewährte Technik hat etwas Zeitloses. Übrigens: Auch in der Architektur und im Autobau werden traditionelle Formelemente in origineller, abgewandelter Art wieder aufgenommen. Zudem gilt die alte Designerregel: form follows function.

### 2. Input für den Tourismus in der Region Rhein-Untersee nötig

Die Zahl der Passagiere der URh und die Logiernächte in Schaffhausen gehen zurück oder stagnieren. Ein Input ist gefragt, um die Region wieder in die Touristik-Schlagzeilen zu bringen. Eine optimale Zusammenarbeit der Tourismus-Regionen Schaffhausen/Stein am Rhein/Untersee/Bodensee wird sich durch ein gemeinsames Dampfschiff ergeben und die Angebote bündeln.

### 3. Dampf kann umweltfreundlich erzeugt werden

Motorschiffe verbrauchen Dieselöl. Bei Dampfschiffen wird der Dampf heute meistens durch Heizöl erzeugt. Mit Blick auf den Oilpeak kann der Dampf aber auch echt ökologisch mit CO<sub>2</sub>-neutraler Biomasse aufgemacht werden. Pellets oder Hackschnitzel würden zwar mehr Platz brauchen als Öl und müssten daher eventuell häufiger gebunkert werden. Das lässt sich heute aber rationell per Schlauch machen. (Vergleiche: Das Wasserfassen an den Zwischenstationen ist bei der Brienz-Rothorn-Bahn eine zusätzliche Touristenattraktion). Die technischen Risiken alternativer Brennstoffe müssen sorgfältig abgeklärt werden. Roger M. Waller, dipl.-Masch.Ing.ETH von der Dampflokotiv- und Maschinenfabrik Winterthur DLM, hätte dazu ein paar Ideen.

### 4. Auch ein Dampfschiff-Neubau ist ein echter Schaufelraddampfer

„Ein nostalgischer Neubau ist kein historischer Raddampfer“. Richtig, das Abwracken der *Schaffhausen* 1967 bedeutete das vorläufige Ende einer langen Tradition. Aber der Neubau eines innovativen Rheinschiffes mit Schaufelrädern und echtem Dampftrieb ist kein technischer Rückschritt, im Gegenteil. Auch bei Dampfmaschinen hat sich die Technik weiterentwickelt. Niemand käme auf die Idee, eine moderne IWC-Uhr zu verdammen, weil sie ein Gangwerk nach der Uhrmacherkunst des 19. Jahrhunderts aufweist. Im Gegenteil dienen Verlässlichkeit, Tradition und Ursprünglichkeit der Technologie als Verkaufsargument („*IWC Schaffhausen since 1868*“).

## 5. Ein Dampfschiff belebt auch den Schaffhauser Tourismus

Niemand kommt allein wegen des Rebbaus in die Region Schaffhausen, Schaffhauser Wein lässt sich überall kaufen. Aber eine geschickte Kombination vom Burgunderland (Pferdefahrt durch die Reben) mit der schönsten Stromfahrt Europas (Dampfschiff mit Seitenrädern und sichtbarer Technik) lässt die Herzen höher schlagen.

## 6. „Ich würde nur einen Nachbau der DS ‚Schaffhausen‘ unterstützen“

Warum eigentlich? Auf dem Untersee und Rhein verkehrten im Lauf der Geschichte über 12 verschiedene Dampfschiffe. Jedes hatte eine andere Dimension, eine andere Dampfmaschine und andere Aufbauten. Gemeinsam waren ihnen der Dampftrieb, die seitlichen Schaufelräder und eine ähnliche Silhouette. Genau das gilt es bei einem Dampfschiff-Neubau zu erhalten. Alle bisherigen Dampfschiffe waren Unikate, gemäss den damals aktuellen Anforderungen gebaut. Inzwischen haben die Vorschriften geändert, sie müssen eingehalten werden. Und wenn die URh heute für die Passagiere z.B. viele gedeckte Sitz- und Gastroplätze verlangt, muss der Schiffsbauer das berücksichtigen. Die in der HSR-Studie vorgeschlagene Bauart erfüllt diese Forderungen. Die technische Machbarkeit ist darum auch gar nicht umstritten.

## 7. Vierwaldstättersee: 20% mehr Passagiere dank Dampfschiffen

Dr. Meiner, ehemaliger Direktor der **Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees** SGV, beziffert den Passagierzuwachs dank Dampftrieb auf 20%

## 8. Die URh ist kein Staatsbetrieb: Unternehmerisches Vorausschauen und Handeln ist gefragt

Wir wünschen der URh etwas mehr Innovationskraft und betriebswirtschaftliches Denken. Schliesslich handelt es sich nicht um einen Staatsbetrieb, sondern um eine Aktiengesellschaft. Hätten es keine Vordenker und Pioniere der Technik gegeben, würden wir immer noch auf den Bäumen hocken.

## 9. Wie alt werden Dampfschiffe?

Dampfschiffe fahren noch nach 100 bis 150 Jahren. Haben Sie schon einmal ein Dieselmotorschiff dieses Alters gesehen?

## 10. Wo steigen Sie ein, wenn Sie die Wahl haben?

Wenn Sie die Wahl haben, in ein Dampfschiff oder ein Dieselmotorschiff einzusteigen: Wie entscheiden Sie sich?

### 11. Die sächsischen Dampfer in Dresden machen Gewinn

Die Sächsische Dampfschiffahrt Dresden hält an ihren neun historischen Dampfschiffen fest. Mit Ausnahme des Museumsschiffs „*Diesbar*“ wurde alle anderen acht Raddampfer sanft modernisiert und mit neuen, automatischen Kesseln versehen. Dadurch konnte der Heizer eingespart werden, was sich auf die Wirtschaftlichkeit positiv auswirkt. Die Passagiere schätzen die nostalgischen Raddampfer und würden sich nach Ansicht der Schiffsbetreiber nicht für eine Flussfahrt entscheiden, wenn sie nur konventionelle dieselmotorbetriebene Schiffe hätten. Die Gesellschaft macht jährlich Gewinn.

### 12. Slow up liegt im Trend

Aktuelle Freizeitvorstellungen: Nachhaltiges, beschauliches Erlebnis statt rascher Transport ist gefragt. Schiffsreisen sind Langsamreisen!

### 13. Dampf ist beliebt

Dampf ist beliebt und belebt den Tourismus. Für die Schafbergbahn in Österreich wurde eine Gallup-Umfrage veranstaltet. Resultat: 79% der Befragten sprachen sich für Dampf aus, 3% waren für Diesel, 18% hatten keine Meinung,

### 14. Weniger Tiefgang = mehr Betriebstage = höhere Rendite

Die Dresdner Dampfschiffe haben einen Tiefgang von 66 bis 80 cm, die 1967 abgewrackte *Schaffhausen* 98 cm. Die heutigen URh-Dieselmotorschiffe rechnen mit einem Tiefgang von 120 cm, wodurch sie bei Niedrigwasser die Strecke Diessenhofen – Stein am Rhein oft nicht befahren können und durch Busse ersetzt werden müssen. Etliche Passagiere verzichten auf diese Schiff- und Busfahrten. Für jene die trotzdem fahren ist es lästig und für die URh teuer.

### 15. Schiffsschrauben kontra Schaufelradantrieb

Schiffsschrauben der Dieselmotorschiffe ziehen das Heck nach unten und den Bug nach oben, wodurch sich der Tiefgang vergrößert. Raddampfer fahren flach. Die Schiffsschrauben der Dieselmotorschiffe wühlen den Grund auf und verunreinigen das Fahrwasser. Das ist aus ökologischen und optischen Gründen unerwünscht. Raddampfer paddeln das Wasser dagegen nur an der Oberfläche.

### 16. Weidlinge können nur an Raddampfer angehängt werden

**Weidlingfahrer** können sich darauf freuen, den Weidling wieder wie vor 1967 vom Dampfschiff nach Stein am Rhein schleppen zu lassen. Wer dieses originelle Schleppsystem nicht kennt, schaut sich alte Fotos der *Schaffhausen* an.

### 17. Nur schon die Idee des Rhein- und Unterseedampfers löste Medienecho aus

Die parlamentarischen Vorstösse von Hansjörg Lang (TG) und Eduard Joos (SH) lösten ein beachtliches **Medienecho** rund um den Bodensee aus, z.B. im Südkurier vom 09.04.2008: „Schweizer überdenken spektakuläres Projekt für den Verkehr zwischen Schaffhausen und Konstanz.“

### 18. Mehrheit der Aktionäre wollte 1967 das Dampfschiff Schaffhausen retten

Das verschrottete Dampfschiff **Schaffhausen** war das Opfer der Kantone SH und TG: Ihre Aktienstimmen haben den Ausschlag gegeben, als 1967 im Konzilsgebäude Konstanz die Aktionäre über Erhalten oder Abwracken entscheiden konnten. Die überwiegende Mehrheit der Aktionäre stimmte für Erhalt, aber die grossen Aktienpakete der Kantone TG und SH erzwangen das Abwracken. Fünf Jahre später wäre kein Mensch mehr für das Abwracken gewesen.

### 19. Nur seriöse Unterlagen gestatten einen optimalen Typenentscheid

Der Typenentscheid zwischen Dampfschiff und Dieselmotorschiff darf nicht leichtfertig erfolgen. Seriöse Abklärungen sind nötig. Die technische Machbarkeit ist unbestritten (Studien HSR und Shiptec), noch ungeklärt ist der volkswirtschaftliche Nutzen. Die Fahrgaststeigerung von bis zu 25% (Studie Meister) ist unwidersprochen, hingegen sind die Beschaffungskosten und die Betriebskosten sowohl für ein Dieselmotorschiff wie für ein Dampfschiff noch nicht verlässlich ausgewiesen. Die Aktionäre der URh brauchen gesicherte Grundlagen für den Typenentscheid.

### 20. Wo wird das neue Schiff gebaut?

Die Werft in Kressbronn, die einige der URh-Schiffe gebaut hat, wurde 2011 geschlossen. Das neue Schiff muss einer anderen Werft gebaut werden, unabhängig davon, ob ein Dampf- oder Dieselmotorschiff angeschafft wird. Frühe Schaffhauser Dampfschiffe wurden auf offener Helling im Salzstadel (*Stadt Schaffhausen* 1850–1893) oder in einer provisorischen Werft im Stadtgarten Stein am Rhein (*Arenaberg* 1865–1924, *Rheinfall* 1865–1939) gebaut. Erst die legendäre *Schaffhausen* (1913–1967) entstand in der URh-Werft in Langwiesen. Das neue Schiff kann auf einer Helling im Bodenseegebiet oder in Langwiesen erbaut werden.

### 21. Historische Dampfmaschine oder effizienter Neubau?

Das Dampfzentrum Winterthur (ehem. Stiftung VAPORAMA Thun) besitzt als Prunkstück die restaurierte 250-PS-Dampfmaschine des Dampfers *Giessbach*. Sie würde sich von der Stärke her für ein Schaffhauser Dampfschiff eventuell eignen (die *Schaffhausen* hatte eine 260-PS-Dampfmaschine, die *Hohenklingen* kam mit 210 PS aus). Allerdings fehlen die Kessel, auch ist der oszillierende Dampfmaschinentyp auch von der Effizienz und der anspruchsvollen Bedienung her nicht unbedingt für den Einbau in ein neues Schiff geeignet. Zudem ist keine Fernbedienung möglich, d.h. ein

zusätzlicher Maschinist müsste mitfahren, was die Betriebskosten erhöht. Es empfiehlt sich daher ein Dampfmaschinen-Neubau.

## **22. Dampfschiffe sind Goldesel**

Marktmässig sind die Dampfschiffe die Goldgruben der schwächelnden und eher defizitären Schweizer Schiffsbetriebe. Die vielen Medienberichte reduzieren die Werbekosten massiv.

## **23. Auf zur Dampfmaschinen-Region Schaffhausen!**

Die Region Schaffhausen wird mit einem Rheindampfer eine lebendige und innovative „Dampfmaschinen-Destination“ für den Tourismus. Er verbindet nebst dem Rheinfall die Sauschwänzlebahn (Weizen–Blumberg) mit der Dampfbahn Etwilen–Singen und der Lilliputbahn im Steiner Stadtgarten.

## **24. Keine Mannschafts-Mehrkosten dank Direktsteuerung der Maschine**

In den alten Dampfschiffen muss im Schiffsbauch ein Maschinist mitfahren, der die Befehle des Kapitäns per Hörrohr aufnimmt und an die Dampfmaschine umsetzt. Bei einem neuen Dampfschiff kann dieser zusätzliche Maschinist eingespart werden, weil die Maschine direkt aus dem Steuerhaus bedient werden kann. Das spart Personalkosten und erhöht die Sicherheit, weil die Reaktionszeit entfällt. Ein URh-Dampfer kann also wie ein Dieselmotorschiff von einer Mannschaft von 3–4 Personen bedient werden.

## **25. „Ein Dampfschiff ist weniger gut steuerbar“**

Skeptiker zweifeln an der Steuerbarkeit eines Rheindampfers im schwierigen Gewässer. Diese Skepsis ist durch die Realität überholt. Die früheren Raddampfer der URh meisterten die Rheinstrecke problemlos. Auch das Landemanöver unterhalb der Diessenhofer Rheinbrücke wurde in Fahrtrichtung bewältigt. Heute müssen die Dieselmotorschiffe bei der Talfahrt an der gleichen Stelle zweimal vollständig gewendet werden.

## **26. Dampflokomotive verbraucht nicht mehr Energie als Dieseltriebwagen**

Bei der Schafbergbahn haben wir es mit Ideen und Innovationen geschafft, dass die neuen Dampflokomotiven pro Passagier und Berg- und Talfahrt nicht mehr Energie verbrauchen, als die Dieseltriebwagen. Ob das beim neuen Dampfschiff auch der Fall sein wird, weiss ich noch nicht, da bisher andere die Studien gemacht haben. (Roger M. Waller, DLM Winterthur).

## **27. Vorteile einer Feuerung mit Biomasse statt Heizöl**

Wir streben ein Dampfschiff mit einer CO<sub>2</sub>-neutralen Biomasse-Feuerung an (ohne die Option Ölfeuerung völlig auszuschliessen). Erste Voruntersuchungen im Rahmen der Revaporisierung des Motorschiffes "Spiez" haben gezeigt, dass eine Pelletfeuerung machbar ist. Wenn die URh nur Motorschiffe betreibt, sind sie auf Gedeih und Verderb von den Ölpreisen abhängig. Möglich, dass die Ölpreise noch zehn Jahre moderat bleiben, aber wer weiss das schon? Bereits jetzt ist Biomasse erheblich kostengünstiger: Hackschnitzel ca. 0.05 CHF/kWh, Pellets 0.08, Heizöl EL 0.11 CHF/kWh, Dieselöl 0.18. Bei einer Biomasse-Feuerung entfällt das Argument der höheren Brennstoffkosten, selbst wenn der Energieverbrauch tatsächlich höher wäre. (Roger M. Waller, DLM Winterthur).

### **28. „Sie ruinieren die URh“**

Das Gegenteil ist der Fall. Wir sind interessiert an einer florierenden Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein URh, nicht wenige Mitglieder vom Verein Pro Dampfer sind schliesslich auch URh-Aktionäre. 2011 hat die URh einen Verlust von 139'000 CHF eingefahren, von den Einnahmen stammen 296'000 CHF aus Leistungsvereinbarungen, sind also nicht selbst erwirtschaftet. Der Schiffersatzbetrieb (Busbetrieb) Diessenhofen–Stein am Rhein vom 10.04. bis 01.06.2011 kostete 46'620 CHF (Geschäftsbericht 2011, 10). Ein Dampfschiff mit weniger Tiefgang hätte an diesen Tagen fahren können, es hätte auch an den übrigen Tagen mehr Fahrgäste angezogen und mehr Gewinn gebracht.

### **29. „Da wollen sich doch einige Herren ein Spielzeug anschaffen.“**

Es geht um das Ersatzschiff, das auf 2020 das URh-Dieselmotorschiff „Stein am Rhein“ ablösen soll, nicht um ein zusätzliches Schiff. Die URh braucht in acht Jahren so oder so ein neues Rheinschiff. Der Verein Pro Dampfer (gegenwärtig 223 Mitglieder, viele davon Frauen) setzt sich dafür ein, dass auf dieses Jahr ein innovatives Dampfschiff erstellt und betrieben wird. Ein Dampfschiff kann umweltfreundlich betrieben werden und zieht zusätzliche Fahrgäste an. Von Spielzeug keine Spur, aber vom Anknüpfen an eine Tradition: Die bewährte, sichtbare Technik (Schaufelrad und Dampfmaschine) vermag im In- und Ausland alle Schiffsfahrgäste zu begeistern.

### **30. „Das österreichische Dampfschiff ‚Hohentwiel‘ deckt alle Bedürfnisse bereits ab.“**

Die „Hohentwiel“, stationiert in Hard am oberen Bodensee, ist ein Ausflugsdampfer mit einem reinen Eventkonzept und -programm. Wir wollen einen täglich verkehrenden Dampfer, der im Fahrplan der URh einen festen Platz hat und für jedermann mit erschwinglichen Fahrpreisen zur Verfügung steht. Die „Hohentwiel“ kann wegen ihrer Aufbauten die Brücken in Konstanz, Stein am Rhein und Diessenhofen nicht passieren, ihr Aktionsradius ist auf den Bodensee (Obersee) beschränkt. Der URh-Dampfer dagegen (normalerweise auf der URh-Strecke eingesetzt), wird aber als einziger Schaufelraddampfer den ganzen Bereich von Rhein, Untersee und Bodensee befahren können, wenn er für Ausflüge und Events aus dem Fahrplan genommen wird.

**31. Schaufelräder lassen sich rasch stoppen**

Droht eine Kollision mit einem Schwimmer, können die Schaufelräder rasch gestoppt und in der gestoppten Stellung mit der Maschine fixiert werden, so dass das Verletzungsrisiko nicht höher ist als bei der Kollision mit dem Schiffskörper. Eine vergleichbare Massnahme ist bei einem Schraubenantrieb nicht möglich. (Zumstein 01.06.2012)