

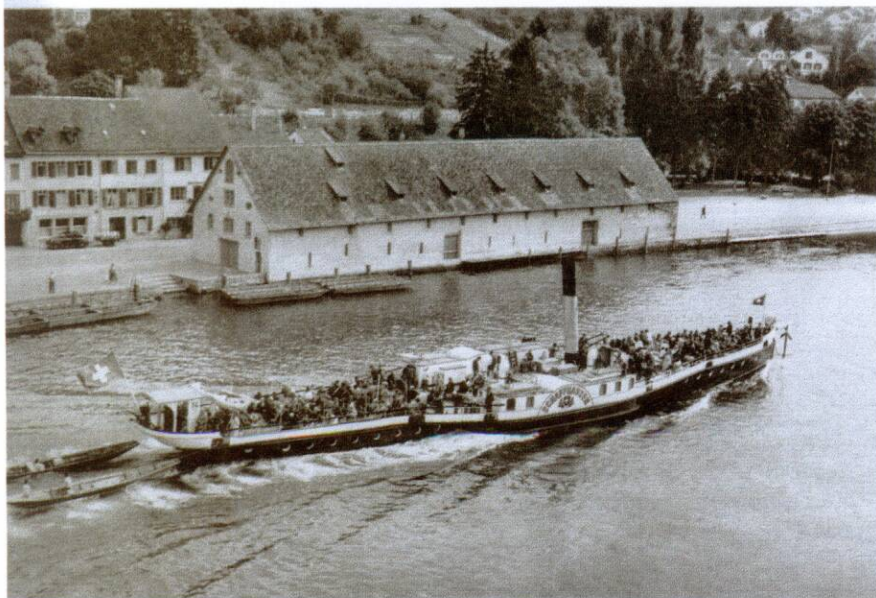
AUF DEM UNTERSEE UND RHEIN WIRD KEIN RADDAMPFER FAHREN – Für die Schifffahrtsgesellschaft URh sind die nötigen Investitionen nicht finanzierbar und die Betriebskosten zu hoch und zu risikoreich.

Die «Schaffhausen» ist bei den älteren Leuten in der Ostschweiz immer noch in bester Erinnerung. Sobald die Idee aufkommt, wieder einen Raddampfer auf dem Untersee und Rhein fahren zu lassen, taucht das Bild vom DS Schaffhausen auf. Gesetzliche Vorschriften verunmöglichen einen originalgetreuen Nachbau. Doch selbst wenn dies möglich wäre, welcher Schiffsführer würde heute die Verantwortung übernehmen, einen Raddampfer auf dem Rhein vom Heck aus zu steuern? Welche Fahrgäste wären zufrieden, nur 36 Essensplätze auf dem Schiff vorzufinden? Wer würde bei schlechtem Wetter Schutz in Kajüten suchen, aus denen man keine schöne Aussicht auf die vorbeiziehende Landschaft hat?

ZWEI STUDIEN

Politische Vorstösse im Kantonsrat des Kantons Schaffhausen und im Grossen Rat des Kantons Thurgau wollten im Jahre 2008 erreichen, dass Verhandlungen aufgenommen werden, damit bei nächster Ablösung einer Einheit ein für den Tourismus attraktives Dampfschiff statt ein Motorschiff beschafft wird (Postulat von Eduard Joos und Interpellation von Hansjörg Lang). Die angesprochenen Regierungen und die betroffene Schifffahrtsgesellschaft gaben bei der ShipTec in Luzern

Ein originaler Nachbau der «Schaffhausen» ist nicht denkbar. [Archiv R. Knöpfel]



eine Machbarkeitsstudie in Auftrag. Diese Studie liegt nun vor. Bereits im Jahr 2011 veröffentlichte die Hochschule für Technik, Rapperswil, (HSR) eine Machbarkeitsstudie, welche von Prof. Dr. Markus Henne vom Institut für Werkstofftechnik und Kunststoffverarbeitung angestossen und koordiniert wurde. Beide Studien zeigen auf, dass im Grundsatz der Bau und Betrieb eines Raddampfers möglich ist. Vorgeschlagen wird ein Schiffstyp, welcher dem in Restauration befindlichen DS Neuchâtel sehr ähnlich sieht. Auf dem Vordeck wären ungeschützte Sitzplätze vorgesehen, Steuerhaus und Kamin müssten absenkbar sein und im Mitteldeck wäre die Dampfmaschine einsehbar. Im hinteren Teil des Hauptdecks könnten Innenplätze mit guter Sicht erstellt werden, während im Heck weitere Sitzgelegenheiten im Freien denkbar sind. Unter Deck wäre Platz für Diensträume, Toilettenanlagen und eine Kajüte für die Fahrgäste. Insgesamt sollte ein solcher Dampfer 400 Passagiere mitnehmen können. Die Ausmasse des Schiffes, vor allem die Breite und Höhe, sind durch die zu unterfahrende Brücke in Diessenhofen vorgegeben. Die beiden Studien beleuchten ausführlich verschiedene, interessante Wege der Dampferzeugung. Leider wird für einen allfälligen Neubau der Dampfmaschine nicht darauf eingegangen, ob deren Betrieb automatisiert und damit Personal eingespart werden könnte.

ENTSCHEIDUNG DES URH-VERWALTUNGSRATES

In einer Medienmitteilung vom 23. Februar hat die URh die Haltung ihres Verwaltungsrates veröffentlicht. Nach intensiver Beratung wurde beschlossen, die Anschaffung eines Dampfschiffes nicht weiterzuverfolgen. Die Schifffahrtsgesellschaft ist bereits heute auf finanzielle Beiträge der öffentlichen Hand angewiesen. Die Finanzierung eines Raddampfers mit Investitionen zwischen 10 und 12 Millionen Franken übersteigt die Möglichkeiten der URh bei weitem. Zudem sind die Betriebskosten gegenüber einem Motorschiff erheblich höher und nicht vertretbar. Auch aus ökologischer Sicht ist gemäss URh der Bau eines Dampfers nicht sinnvoll.

DER BETRIEB

Die Machbarkeitsstudien beleuchten umfassend die technischen Aspekte. Sehr wenig ist über den Betrieb

und Einsatz des Schiffes zu erfahren. Es wird mit jährlichen Mehrkosten von 300 000 Franken gegenüber einem Motorschiff gerechnet. Um diese abzudecken, müssen bei Einnahmen von 10 Franken pro Passagier 30 000 zusätzliche Gäste pro Jahr mit dem Dampfschiff fahren. Dabei darf es nicht zu Verschiebungen zu Lasten der Motorschiffe kommen. Ein solcher Zuwachs an Fahrgästen ist durchaus denkbar, können doch die jährlichen Frequenzen in diesem Rahmen schwanken. Dennoch kann mit neuen Passagieren nicht gänzlich fest gerechnet werden und die betrieblichen Mehrkosten müssen bei Bedarf von dritter Seite gedeckt werden können.

NUR NACHTEILE?

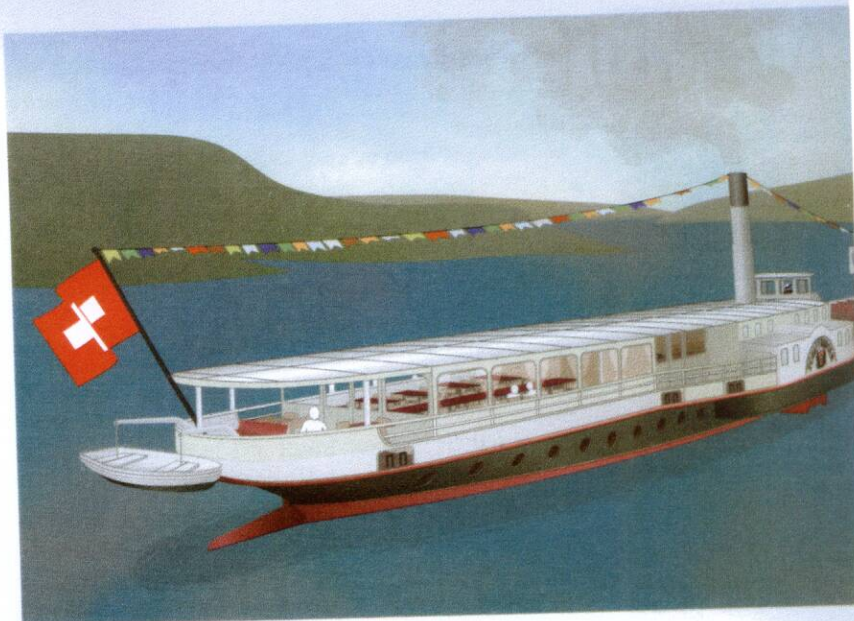
Der Betrieb eines Schaufelraddampfers kann sich auch als vorteilhaft erweisen. So kämpft die URh vermehrt mit Niedrigwasser. Die Strecke zwischen Stein am Rhein und Diessenhofen kann ab einem gewissen Pegelstand nicht mehr befahren und Ersatzbusse müssen eingesetzt werden. Erstaunlicherweise hat man diesen Umstand für die Anschaffung eines Dampfers nicht berücksichtigt. Für das Schiff war ein bei der URh-Flotte üblicher Tiefgang (leer) von 1,15 m vorgegeben. Dass ein Tiefgang deutlich weniger gross sein kann, beweisen die neun auf der Elbe in Fahrt stehenden Dresdner Raddampfer. Diese Schiffe weisen einen Tiefgang zwischen 75 cm und 81 cm aus. Das «jüngste» Flottenmitglied mit Baujahr 1929, zugelassen für 600 Passagiere, hat einen Tiefgang von 78 cm. Ein URh-Dampfer müsste mit deutlich geringerem Tiefgang als 115 cm auskommen können. Liegt der Rheinpegel nur wenig tiefer, als für Motorschiffe nötig ist, wäre ein Umsteigen in Stein am Rhein auf ein Dampfschiff statt auf einen Bus denkbar.

Kleine Raddampfer in Dresden, mit einer Zulassung für 300 Passagiere, verkehren mit einer Besatzung von drei Personen (Schiffsführer, Decksmann, Maschinist). Eine solche Lösung ist in der Schweiz undenkbar. An einem schönen Sommertag genügt ein Mann auf Deck nicht, der neben dem Anbinden des Schiffes auch noch den Kassadienst und die Billettkontrolle übernehmen muss (Fahrscheinverkauf und Kontrolle erfolgen in Sachsen an Land). Will man eine Person bei der Besatzung einsparen, dann wäre dies nur durch die vollautomatische Bedienung der Maschinen vom Steuerhaus aus möglich.

Unbestritten ist auch die Werbewirkung eines Dampfschiffes. Achtet man beim Bau darauf, dass die Dampfmaschine mit allen Sinnen erlebt werden kann, wird das Schiff zur Attraktion. Selbstverständlich ist in der heutigen Zeit ein hochstehendes Gastronomieangebot vorzusehen. Um Platz zu sparen, könnte aber auf die Mitnahme von Fahrrädern verzichtet werden (unter Hinweis im Fahrplan).

WIE WEITER?

Trotz negativem Beschluss des Verwaltungsrates der URh, den man mit Blick auf das unternehmerische Risiko verstehen kann, belegen die Studien: Ein Raddampfer-Einsatz auf dem Untersee und Rhein ist technisch machbar. Da der Bau – wie im Postulat Joos vorgesehen – ein Motorschiff ersetzen soll, wäre nur die Differenz zum Neupreis eines Motorschiffes durch



Dritte zu finanzieren und nicht 12 Millionen Franken Finden sich Dampferfreunde für die Gründung eines Supportervereins, werden sicher zahlreiche Mitglieder beitreten. Bis 2020 das MS Stein am Rhein ersetzt wird, bleibt auch genügend Zeit für die Sammlung der nötigen finanziellen Mittel. Die Türe scheint bei der URh nicht verschlossen, hat doch Direktor Herrmann am Radio auf die Frage der Finanzierung durch Dritte erklärt: «Man soll nie nie sagen.»

So könnte ein URh-Raddampfer aussehen. (Aus HSR-Studie)