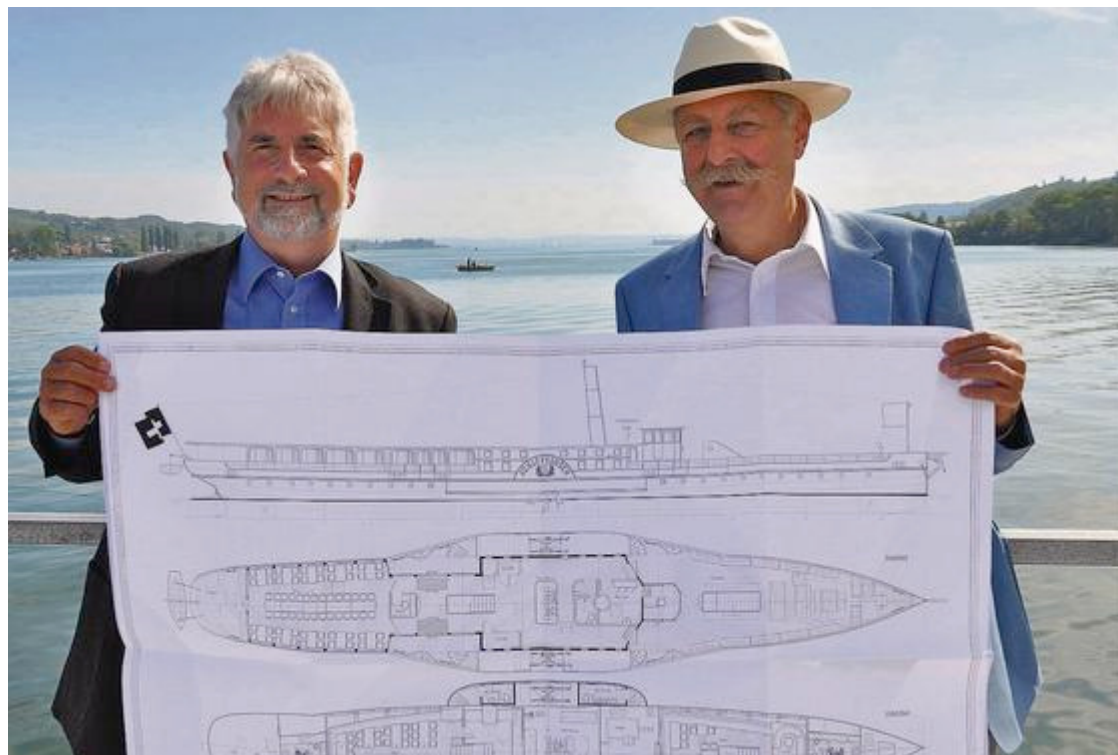


TAGBLATT

St.Galler Tagblatt Online, 21. Mai 2012 01:04:00

Raddampfer-Pioniere auf Kurs



«Verein Pro Dampfer»: Historiker Eduard Joos und Mammerns Gemeindeammann Hansjörg Lang halten den Plan des Dampfers. (Bild: Margrith Pfister-Kübler)

Mit der Gründung des «Vereins Pro Dampfer» machen die Initianten für ein neues Dampfschiff auf Untersee und Rhein erneut Dampf für ihre Vision. Sie wollen eine Volksbewegung auslösen und so die finanziellen Probleme lösen.

MARGRITH PFISTER-KÜBLER

MAMMERN/SCHAFFHAUSEN. Die Initianten zur Gründung des «Vereins Pro Dampfer» – Historiker Eduard Joos aus Schaffhausen und Mammerns Gemeindeammann Hansjörg Lang – strahlten gestern Sonntag am Landungssteg in Mammern.

«Am nächsten Donnerstag, 24. Mai, haben wir Gründungsversammlung, und bereits jetzt haben wir 61 angemeldete Mitglieder», informierte Joos und fügte gleich an: «Eine Person hat spontan 1000 Franken gespendet.» «500 Mitglieder wären gut, tausend wären super», meint Lang.

Mehr Innovationskraft

Joos und Lang spüren Aufwind; sie sehen sich als Partner der Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein (URh), der helfen will, die Probleme zu lösen: «Wir wünschen der URh etwas mehr Innovationskraft und betriebswirtschaftliches Denken. Schliesslich handelt es sich nicht um einen Staatsbetrieb, sondern um eine Aktiengesellschaft. Hätte es keine Vordenker und Pioniere der Technik gegeben, würden wir immer noch auf den Bäumen hocken», argumentiert Joos und präzisiert: «Ein modernes Dampfschiff ist eine Heirat zwischen Innovation und Tradition.»

Dampfschiff ist zu teuer

Als Raddampfer-Vordenker ergreift Historiker Eduard Joos seit Jahren das Wort an den Generalversammlungen der URh und wirbt mit Feuereifer für die Verwirklichung eines Dampfschiffes auf Untersee und Rhein.

Seine Voten werden stets von grossem Beifall begleitet. Der Verwaltungsrat der URh sieht dies anders: Ein Dampfschiff auf Untersee und Rhein wäre ja überaus reizvoll und schön, ein zusätzlicher touristischer Anziehungspunkt. Aber die Finanzierung eines Dampfschiffes mit Investitionen von 10 bis 12 Millionen Franken übersteige die Möglichkeiten der URh bei weitem. Auch sei das Kosten-Nutzen-Verhältnis im Betrieb betriebswirtschaftlich nicht vertretbar (TZ berichtete). Die URh ist schon heute auf finanzielle Beiträge der öffentlichen Hand angewiesen.

Opfer der Kantone

1967 wurde mit dem Dampfschiff Schaffhausen das letzte Dampfschiff auf Untersee und Rhein ausgemustert.

Joos erklärt: «Das verschrottete Dampfschiff Schaffhausen war das Opfer der Kantone Schaffhausen und Thurgau: 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.»

Seither wurde mehrfach die Machbarkeit eines Dampfschiffes geprüft. Hansjörg Lang dazu: «Die URh denkt nur an die problematischen Seiten des Dampfschiffes und nicht an die positiven. Ein Dampfer ist attraktiv, er wird von Gesellschaften benützt, er kann als Kurs eingesetzt werden – es ist ein anderes Gefühl für den Passagier. Ich wünschte mir, die Verantwortlichen würden von der positiven Seite an das

Projekt treten, die Chancen abwägen und die Probleme, die es zweifelsohne gibt, anpacken und lösen.»

Diesen Artikel finden Sie auf St.Galler Tagblatt Online unter:

<http://www.tagblatt.ch/ostschweiz/thurgau/unterseerhein/tz-ur/art123851,2986660>

Copyright © St.Galler Tagblatt AG

Alle Rechte vorbehalten. Eine Weiterverarbeitung, Wiederveröffentlichung oder dauerhafte Speicherung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von St.Galler Tagblatt Online ist nicht gestattet.