

NACHGEFRAGT

Wir wollen das Dampfschiff mit Biomasse betreiben



Eduard Joos
Präsident, Verein
Pro Dampfer
Schaffhausen

Die Idee mit dem Verteilen von Mitglieds-Flyern ihres Verein an der Urh-GV war genial. Hat es sich auch für den Verein gelohnt?

Eduard Joos: Julia Flückiger hat mir Ihrem Charme erreicht, dass wir nach der GV der URh bereits auf 325 Mitglieder zählen können, und das nach gut drei Wochen! Und laufend kommen neue Anmeldungen, auch von Aktionären der URh.

Die URh kann aus Kostengründen kein Dampfschiff bauen. Laut Walter Sommer kostet ein Dampfer zwischen 10 und 12 Millionen Franken. Soll der Verein finanziell dafür aufkommen?

Joos: Die genannten Anschaffungskosten sind nicht erhärtete Annahmen. Der Verein Pro Dampfer hat versprochen, sich am Fundraising für einen Dampfer zu beteiligen und, falls ein Dampfschiff wirklich teurer zu stehen kommt als ein Dieselmotorschiff – was noch nicht sicher ist – für die Differenz die nötigen Gönner zu suchen.

An der GV hiess es auch, dass ein dampfbetriebenes Schiff aus ökonomischer Sicht nicht geeignet. Was sagen sie dazu?

Joos: Mit Roger M. Waller von der DLM Winterthur haben wir an der Medienkonferenz einen Fachmann für Dampfmaschinen präsentiert, der die «Modern-Ste-

am»-Technology entwickelt hat. Angewendet hat er sie bei der «Montreux» auf dem Genfersee, wo mit dem neuen, automatisierten Dampftrieb Personal eingespart werden konnte. Waller hat auch nachgewiesen, dass bei der Brienz-Rothorn-Bahn und bei der Schafbergbahn die Betriebskosten seiner neuen Dampflokomotiven nicht höher sind als die von Diesellokomotiven. Wenn auch für Schiffe solche Vergleichszahlen noch nicht existieren, darf geschlossen werden, dass sich der Dampftrieb lohnt, die Betriebskosten sind nicht höher als beim Dieselmotorschiff. Zudem halten Dampfmaschinen 100 bis 150 Jahre, was die alten Dampfschiffe auf den Schweizer Seen beweisen; Dieselantriebe müssen in dieser Zeit drei- bis fünfmal ausgewechselt werden.

Was meinen sie zum ökologischen Vorbehalt, ein Dampfschiff verbräuche die doppelte Energie?

Joos: Wir wollen wenn irgend möglich das Dampfschiff gar nicht mit Diesel- oder Heizöl betreiben, sondern mit Biomasse (Pellets oder Holzschnitzel). Pellets lassen sich heute bequem per Schlauch ab Tankwagen nachfüllen. Damit wechseln wir vom immer teurer und knapper werdenden Öl auf einheimische, erneuerbare Energie. Wir umgehen so unkalkulierbare Treibstoffpreise, vermeiden den Dieseldunst und erreichen CO₂-Neutralität. Uns schwebt tatsächlich ein Öko-Dampfer vor, und ich bin überzeugt, unser Untersee- und Rheindampfschiff wird Geschichte machen.

Mark Schiesser



Die Steiner Vize-Miss-Schweiz Julia Flückiger zog die Aktionäre in ihren Bann.



VR-Präsident Walter Sommer während der Versammlung. Bilder Mark Schiesser

URh ist bereit für Dialog

Das vom Verein Pro Dampfer angestrebte Dampfschiff war an der Generalversammlung der Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein (URh) nicht traktandiert, aber trotzdem ein Thema.

Erwin Künzi

STEIN AM RHEIN Noch selten wurden die Aktionärinnen und Aktionäre der Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein (URh) so charmant zu einer ordentlichen Generalversammlung empfangen wie vergangene Woche: Vor dem Eingang der Mehrzweckhalle Schanz in Stein am Rhein wartete Vize-Miss-Schweiz Julia Flückiger und verteilte als Botschafterin des Vereins Pro Dampfer (VPD) einen Flyer, mit dem um Mitglieder für den Verein geworben wird.

Bereit zum Dialog

Dieser hat zum Ziel, dass ab 2020 auf Untersee und Rhein wieder ein Dampfschiff fahren soll (der SA berichtete). Dieses Ziel teile im Grundsatz auch der Verwaltungsrat der URh, erklärte VR-Präsident Walter Sommer in seinen einleitenden Worten. Aber, fügte er an, die 10 bis 12 Millionen Franken, die ein solches Schiff kosten würde, überstiegen die finanziellen Möglichkeiten der URh, die auf namhafte Beiträge der öffentlichen Hand angewiesen sei. Auch werfe der Energieverbrauch eines solchen Schiffes Fragen auf. Daher sei der VR zum Schluss gekommen, das Thema «Dampfschiff» vorerst nicht weiter zu verfolgen. Wenn aber der VPD – er zählt in der Zwischenzeit über 300 Mitglieder – bei den finanziellen Mitteln wie bei der Ökologie

den Tatbeweis antreten könne, komme die URh gerne auf ihren Entscheid zurück: «Wir sitzen zusammen und sind bereit zum Dialog», so Sommer. «Wir wollen keine Kontroverse und reichen dem Verein die Hand, denn wir vertreten alle die gleichen Interessen zugunsten der Region.»

Die vier schönsten Schiffe

Mit diesen Ausführungen zum Dampfschiff war die Versammlung zufrieden, und Sommer konnte sich den bereits bestehenden Schiffen zuwenden. Nach der Totalsanierung der MS «Thurgau» und dem Einbau eines Russpartikelfilters in die MS «Munot» stehen jetzt die Sanierungen der Fahrgasträume der MS «Schaffhausen» und «Arenenberg» an, die im Winter 2012/2013 bzw. 2013/2014 durchgeführt werden sollen und je knapp eine Million Franken kosten werden. «So haben wir bis 2014 die vier schönsten Schiffe, die weltweit auf dem Wasser sind», erklärte Sommer unter dem Applaus der rund 400 Aktionäre – einer war sogar aus Mainz angereist –, die knapp 30000 Aktienstimmen vertraten.

Weiter gab Walter Sommer bekannt, dass die URh an ihrer eigenen Werft in Feuerthalen festhalten wolle und deshalb auf die Teilnahme an der Werftenkooperation am Bodensee verzichte. Nachdem der VR-Präsident die durchgezogene Saison 2011 (schlechtes Wetter, zu wenig Wasser, was zu weniger Passagieren führte; die SN berichteten) hatte Revue passieren lassen, wurden die statutarischen Traktanden zügig behandelt, bevor es auf eine Rundfahrt auf dem Untersee samt offerierte Skipper-Wurst ging.



Gelungener Auftritt: Julia Flückiger, Walter Sommer und Aktionär Edlef Bandixen.