

Dampfer-Projekt gut unterwegs

Knapp 80 Anwesende fanden sich am 20. April in der Schaffhauser Rathauslaube zur Jahresversammlung des Vereins Pro Dampfer ein.

Elisabeth Sulger Büel

REGION Speziell begrüßte Präsident Raimund Hipp an der Jahresversammlung den Schaffhauser Kantonsrat Matthias Freivogel, der mit seinem Postulat eine namhafte finanzielle Beteiligung des Kantons am Dampferprojekt wünscht. Die Schifffahrtsgesellschaft URh ist aktuell nicht interessiert am Betrieb des Dampfschiffs. Deshalb entschied sich Pro Dampfer, neue

Wege einzuschlagen. Unterstützung erhält das Projekt dabei von sehr kompetenter Seite mit Robert Straubhaar, dem Präsidenten der United Waterways AG. Diese Firma mit Sitz in Basel betreibt um die 400 Binnenschiffe in ganz Europa und wurde bekannt durch die Rettung der Dampfschiffahrt in Dresden. An einem ersten Treffen machte Herr Straubhaar Mut, eigene Wege zu gehen. Zudem sagte er Pro Dampfer seine beratende Unterstützung beim Aufbau einer Betriebsgesellschaft zu, wenn ein Liegeplatz für das Schiff gefunden sei. Alle Gemeinden beidseits von Untersee und Rhein wurden wegen eines Liegeplatzes angefragt. Es kam von mehr als einer Gemeinde positives Feedback. Nun gilt es, mit diesen zu verhandeln, darum kön-

nen aktuell keine weiteren Informationen bekannt gegeben werden.

Neue Vorstandsmitglieder

Einstimmig neu in den Vorstand gewählt wurden Brigitta Brüscheiler aus Schaffhausen und Thomas Leu aus Mannenbach. Alle bisherigen Vorstandsmitglieder, der Präsident und die Revisoren wurden ebenfalls einstimmig wiedergewählt.

Eine Herausforderung für Cheftechniker Chris van Reukum war die Dimensionierung des Dampfkessels. In der bisherigen Variante war der Dampfkessel zu gross. Eine Studie einer Berliner Kesselfirma ergab nun einen kleineren Dampfkessel, der vollständig unter Deck passt und auch 30 Prozent leichter

ist. Zu Beginn des Projektes wurde die Breite des Schiffes mit maximal 9,4 Meter definiert – seinerzeit eine Vorgabe der URh. Techniker Peter Opitz fand heraus, dass diese maximale Schiffsbreite von 9,4 Metern vermutlich auf die Durchfahrtsbreite der alten Steiner Brücke zurückzuführen ist. Diese mass 14,1 Meter und wurde aber bereits 1972 ersetzt. In Diessenhofen beträgt die Durchfahrtsbreite aber 16,5 Meter, also 2,4 Meter mehr. Laut Schiffsbauingenieur Bernhard Utz, wären 10,7 Meter Schiffsbreite, also 1,3 Meter breiter als bisher, realistisch. Das führt zu vielen Vorteilen: Breitere Antriebsräder bringen die Kraft der Maschine besser ins Wasser, ein breiterer Rumpf führt zu mehr Platz im Maschinenraum und weniger Tiefgang.

Seine Anzeiger 23.4.2024