

# PRO DAMPFER

## Pressemitteilung Verein Pro Dampfer

Über sämtliche Etappenziele und Zwischenergebnisse berichtet der Blog auf der Homepage des Vereins. <https://www.prodampfer.org/blog>

Der Jahresbericht des Präsidenten Raimund Hipp ist unter folgendem Link ersichtlich und wurde ebenfalls schon an die Vereinsmitglieder versandt:  
<https://www.prodampfer.org/jahresversammlung>

### **Jahresversammlung per Briefabstimmung**

Wegen der Corona-Krise musste der Verein Pro Dampfer seine ursprünglich für den 3. April vorgesehene Jahresversammlung absagen. Nach heutiger Beurteilung ist auch nicht sicher, ob im Herbst eine Jahresversammlung möglich wäre. Weil die Finanzierung der laufenden technischen Planungen, die Arbeit des Vorstandes, sowie das Budget 2020 auch rechtlich abgesichert sein müssen, hat der Vereinsvorstand beschlossen, entsprechend der COVID-19-Verordnung 2 des Bundes eine sogenannte „Restversammlung“ durchzuführen und die Mitglieder zur schriftlichen Teilnahme einzuladen. In dieser schriftlichen Abstimmung, an der die Vereinsmitglieder bis zum 19. Juni teilnehmen können, stehen auch zwei neue Vorstandsmitglieder zur Wahl. Chris van Rekum und Peter Opitz sind bereits aktiv in der Arbeitsgruppe Technik tätig und stellen sich nun auch für ein Vorstandsamt zur Verfügung.

### **Meilensteine bei Planung und Engineering**

Seit der letzten, regulären Jahresversammlung vom 5. April 2019 hat der Verein bei den technischen Abklärungen zum Schiffbau sowie der Antriebsanlage mit Verbundmaschine, Dampfkessel und Holzpelletsfeuerung wichtige Projektfortschritte erzielt. Die im Frühling 2019 mit den umfangreichen Engineering-Arbeiten beauftragte Dampflokomotiv- und Maschinenfabrik DLM AG in Winterthur hat im April 2020 erste konkrete Zwischenergebnisse, technische Daten sowie Konstruktionszeichnungen präsentiert. Als erstes konnte die DLM die sehr umfangreiche Erarbeitung der thermodynamischen Grundlagen für die Auslegung der neuen Zweizylinder-Verbunddampfmaschine mit Abdampfkondensation abschliessen. Die mit einem neuen Berechnungsprogramm ermittelten Indikator diagramme stimmen exakt mit existierenden und gut ausgemessenen Diagrammen überein. Aufgrund der projektbedingten Parameter konnten die neu zu bauende Dampfmaschine und der Kessel dimensioniert und konstruiert werden. Dabei handelt sich noch nicht um Fabrikationszeichnungen, sondern um sogenannte Zusammenstellungszeichnungen, aus welchen sich jedoch für den späteren Produktionsvorgang zuverlässige Leistungs-, Raum- und Gewichtsangaben ermitteln lassen.

Aufwändig erstellte, dreidimensionale Grafiken zeigen das Layout der neuen Zweizylinder-Verbunddampfmaschine mit Abdampfkondensation und einer Exzentersteuerung. Basierend auf dieser virtuellen Konstruktion der Maschine am Computer werden auch konkrete Gewichtsangaben der Antriebsanlage zur Verfügung stehen, die dem beauftragten Schiffbauingenieur Bernhard Utz als Grundlage für die nächsten Arbeitsschritte dienen.

Seitens des Vereins werden die Engineering-Arbeiten der DLM AG durch den technischen Projektleiter Christoph Meier begleitet. Auch der Dampfmaschinenexperte Robert Horlacher steht weiterhin beratend zur Seite und konzentriert sich dabei vor allem auf den Wasser-Dampf-Kreislauf. Bei all diesen Engineering-Arbeiten, welche in der Industrie auch formell als Research & Development (R&D) bezeichnet werden, zeigt es sich eindrücklich, wie der künftige Raddampfer für Untersee und Rhein in jeder Hinsicht ein Prototyp ist. Die alten Schiffspläne und technischen Eigenheiten des früheren Raddampfers "Schaffhausen" (1967 verschrottet) sind heute nicht mehr einsetzbar, denn das ursprünglich 1913 erbaute Schiff würde den heutigen Vorschriften nicht mehr genügen und wäre so nicht mehr zulassungsfähig, insbesondere wegen der aus heutiger Sicht mangelnden Schiffsstabilität. Der neue Dampfer muss diesbezüglich den heute gültigen Vorschriften für einen Schiffsneubau entsprechen, genügend Leistung über die Schaufelräder ins Wasser bringen, aber das Schiff darf trotzdem über Alles (Rumpf und Antriebsräder) nicht breiter werden als die alte Schaffhausen, da auch unser Schiff die Brücke in Diessenhofen passieren soll.

### **Projektfinanzierung**

Wie Vereinspräsident Raimund Hipp sagt: "Für unser Schiff gibt es praktisch nur wenige Komponenten fertig zu kaufen. Alle technischen Aspekte gilt es daher bis ins Detail zu planen bzw. zu entwickeln." Er fügt weiter bei: "Wir sind von der Phase «Vorprojekt» in die Phase «Planung» eingetreten. Damit erhöhen sich die externen Kosten massiv. Die Planung von Dampfmaschine und Pellet-Brenner, die Anpassung des Generalplans an die Optimierung von Schaufelrad und Schale, die Projektleitung und Planung der CO<sub>2</sub>-neutralen Bord-Energie bringen uns vorwärts, kosten aber Geld, das der Verein mittelfristig nicht mehr aufbringen kann. Praktisch unser ganzes Vermögen haben wir vor einem Jahr in die Planung budgetiert und investiert." Deshalb hat der Vorstand neben der neuen Arbeitsgruppe Technik auch eine neue Arbeitsgruppe Finanzen geschaffen unter der Leitung von Vizepräsident Hansjörg Lang. Ziel ist es, kurzfristig die Finanzen für die Planung von einigen hunderttausend Franken zu beschaffen. Im Weiteren wird nach Möglichkeiten gesucht, wie der Bau des Schiffes mit rund zwölf Millionen Franken finanziert werden kann. Weiterhin ist der Verein Pro Dampfer also auf neue Mitglieder, Spender und Sponsoren angewiesen.

### **Koordination mit URh**

Die Zusammenarbeit des Vereins mit der Schifffahrtsgesellschaft URh wird aktiv gepflegt und hat sich durch gemeinsame Sitzungen gut weiterentwickelt. Die regelmässigen Zusammenkünfte am "Runden Tisch" fanden ebenfalls eine Fortsetzung. Anfang März wurde zwischen Verein und URh besprochen, wie das nach Projektstand mögliche Dampfschiff in einen künftigen Betrieb der URh eingebunden werden könnte. Dazu wurden bereits gemeinsame Arbeitsgruppensitzungen angedacht. Leider sind diese Arbeitsgruppensitzungen aufgrund der Corona-Bestimmungen aktuell blockiert. Sobald es die Umstände zulassen, werden die Arbeiten wieder aufgenommen, da realistisch eingeschätzte Einsatzprogramme des Schiffes eine wichtige Voraussetzung für die Ausarbeitung eines Businessplan für den Dampfer sind.