

Generalversammlung der Pro Dampfer AG

Datum, Zeit: Freitag, 23. Mai 2025, 19:00 Versammlung, 18.30 Uhr Türöffnung

Ort: Eventraum Engel, Hauptstrasse 15, Mammern

Protokoll

1.	Begrüssung, Traktandenliste Verwaltungsratspräsident Thomas Leu begrüsst die Anwesenden. Vom Verwaltungsrat hat sich Ueli Böhni wegen eines Notfalls kurzfristig entschuldigt. Thomas Leu bittet alle am Projekt Beteiligten, aufzustehen, damit alle sehen können, wer alles mitarbeitet. Es gibt keine Einwände gegen die Traktandenliste und diese ist so genehmigt.
2.	Präsenz, Wahl der Stimmzähler, Protokollführung Es sind 33 Aktionäre anwesend (Ehepaar-Aktionäre hier einzeln gezählt); sie vertreten (mit Vollmachten) 44 Aktionäre mit insgesamt 684 Stimmen. Das absolute Mehr beträgt 343 Stimmen. Im Raum anwesend sind 39 Personen. Als Stimmzähler wird Jost Rüegg einstimmig gewählt. Das Protokoll führt Elisabeth Sulger Büel.
3.	Protokoll der GV vom 07.06.2024 Das Protokoll der Generalversammlung 2024 wird mit einem Applaus verdankt und genehmigt.
4.	Jahresbericht des Präsidenten 2024 Thomas Leu verweist auf den Jahresbericht des Vereins Pro Dampfer, verfasst vom Vereinspräsidenten Raimund Hipp. Dieser Jahresbericht liegt auf und wurde den Anwesenden bei der Registrierung abgegeben. Es ist derzeit nicht möglich, genau zu sagen, was der der Verein gemacht und was die Aktiengesellschaft. Die AG könnte das Projekt nicht allein vorwärtstreiben. Es braucht beide, Verein und AG; viele der ehrenamtlichen Mitarbeiter sind sowohl in der AG als auch im Verein vertreten. Den Jahresbericht des Vereins findet man auch auf der Website von Pro Dampfer. Die drei Ziele, an denen das Projekt arbeitet: <ol style="list-style-type: none">1) Liegeplatz: Ohne Liegeplatz kein Schiff. Dazu wird Jürg Hochstrasser noch etwas sagen2) Technik: Weiter sehr positive Fortschritte, Chris van Reikum wird dazu noch etwas sagen.3) Finanzierung In allen diesen drei Themen sind wir vorwärtsgekommen. In der Finanzierung sind wir derzeit aber noch zurückhaltend. Für Pro Thurgau, das «Thurgauer Chancenpaket», sind wir daran die Unterlagen vorzubereiten. Wir hoffen, im Herbst das Gesuch erfolgreich abgeben zu können. Dazu erhalten wir auch externe Unterstützung. Weitere professionelle Unterstützung erhielt das Projekt durch Robert Straubhaar, Präsident der United Waterways AG, der grössten Binnenschiffahrtsgesellschaft Europas. Er hat auch Erfahrung mit Liebhaberschiffen. Das ist genau die Unterstützung, die wir brauchen. Thomas Leu dankt den Aktionären für Ihre Geduld, Ihre Unterstützung und ihren Mut, so ein Projekt zu unterstützen. Es ist ein innovatives und fortschrittliches Projekt für ein Dampfschiff, das auf einer der schönsten Wasserstrecken unterwegs sein wird.

	Der Jahresbericht des Verwaltungsratspräsidenten wird einstimmig genehmigt.
5.	<p>Jahresrechnung 2024</p> <p>Brigitta Brüscheiler präsentiert die Jahresrechnung.</p> <p>2024 wurden Festgeldanlagen getätigt, vorübergehend konnte mit mit Bankzinsen wieder etwas Geld verdient werden. Dementsprechend gab es einen kleinen Gewinn.</p> <p>Investiert wurden 45'000 Euro in technische Abklärungen.</p> <p>Die Erträge sind Zinsen von Festgeld, die Spesen sind z.B. die Generalversammlung.</p> <p>Zur Jahresrechnung werden keine Fragen gestellt.</p>
6.	<p>Entlastung des Verwaltungsrates</p> <p>Die Jahresrechnung wird einstimmig genehmigt und der Verwaltungsrat entlastet.</p>
7.	<p>Bericht über die Entwicklungen des Projekts</p> <p>Der Leiter der AG Technik, Chris van Rekum, berichtet von der Entwicklung der Technik im Projekt. Mit der DST, dem <i>Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme</i> in Duisburg wurden die Schaufelräder geprüft. Im Rahmen eines Projekts wegen Niedrigwasser, das auch die grossen Transportschiffe auf dem Rhein betrifft, ist DST wieder auf Schaufelräder gekommen. Das Projekt mit DST dauerte 8 Monate.</p> <p>Für die Berechnung brauchte DST die Kraft von 24 Lap-Tops, mit der im Dauermodus gerechnet wurde. Eine Variante Schaufelrad zu rechnen, dauerte 12 Stunden; Schaufelrad und Rumpf eine halbe Woche.</p> <p>Bei der Rumpfberechnung stimmen die Ergebnisse von DST und dem Schleppversuch in Potsdam genau überein!</p> <p>Gerechnet wurden: Verschiedene Formen, Durchmesser, Anzahl der Schaufeln; insgesamt 24 Varianten. Eine dieser 24 Varianten braucht nur 90% der Leistung des Schaufelrades, das in Potsdam geprüft wurde. Das ist nicht so viel Einsparung, aber doch eine Verbesserung des Wirkungsgrades von 10%. Was die früheren Schiffsbauer mit ihrer Erfahrung gebaut haben, war sehr gut - heute wird gerechnet und noch herausgeholt, was herausgeholt werden kann.</p> <p>Seit etwas mehr als einem Jahr wissen wir, dass unser Schiff breiter werden kann. Die Beschränkung der Breite besteht nicht wegen der Brücke in Diessenhofen, sondern geht auf die alte Brücke von Stein am Rhein zurück, die 1972 ersetzt wurde.</p> <p>Der Rumpf wird von 6.3 auf 6.6 Meter erhöht, was eine bessere Stabilität mit sich bringt. Die Einschnürung bei den Schaufelrädern fällt weg.</p> <p>Fazit: Wir setzen modernste Berechnungsmethoden ein und konnten den Wirkungsgrad um 10% erhöhen. Für die weitere Entwicklung arbeiten wir mit einem breiteren Rumpf.</p> <p>Aus dem Publikum wird die Frage gestellt, wie die Vergleichsrechnung mit dem Rad des alten Dampfschiffs Schaffhausen ausgefallen ist. Laut Chris van Rekum gibt es dazu noch keine Resultate gibt. Peter Opitz von der Arbeitsgruppe Technik hat letzte Woche im Stadtarchiv Schaffhausen Pläne studiert; wir hoffen, dass wir bald einmal die genauen Details des Schaufelrades der alten Schaffhausen kennen werden und diesen Vergleich anstellen können.</p> <p>Jürg Hochstrasser, Leiter der Arbeitsgruppe Betrieb / Liegeplatz berichtet den aktuellen Stand der Arbeiten: Das Ziel unseres Projektes ist es, mit dem Dampfschiff im Betrieb wirtschaftlich unterwegs sein. An einer Sitzung mit Robert Straubhaar von der United Waterways AG, hat uns dieser bestätigt, dass unsere Wirtschaftlichkeitsberechnung Sinn macht. Diese Berechnung erfolgte aber rein technisch, also ohne Marketingüberlegungen. Jürg Hochstrasser ist betreffend Marketing mit Leuten</p>

	<p>der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften (ZHAW) im Gespräch. In der kommenden Woche findet dazu eine Sitzung statt.</p> <p>Zum Liegeplatz: Drei Gemeinden wollen uns einen Liegeplatz zur Verfügung stellen: Diessenhofen, Kreuzlingen und Stein am Rhein. Diessenhofen hat eine Liegeplatzkonzession vorig und Kreuzlingen hat Platz im Hafen. In Stein am Rhein ist die Situation etwas komplexer.</p> <p>Am Tag vor der GV waren Jürg Hochstrasser und Ueli Böhni in SH beim Tiefbauamt, hier wird demnächst ein Gesuch gestellt. Wir möchten mit allen drei Gemeinden ins Geschäft kommen und so mehrere Liegeplätze zur Verfügung haben.</p> <p>Shiptec, eine Werft im Luzernischen, macht für das Projekt die Auslegung der Elektroanlage. Dafür wollen sie Einsatzprofile, die von uns erstellt werden.</p> <p>Zuletzt stellt Jürg Hochstrasser die Frage: Wollen Sie mit uns Dampfer fahren? Die DS «Seerhein» gehört Michael Müller aus Ermatingen, er hatte das Dampfschiff gekauft, restauriert und ausgebaut. Die «Seerhein» fährt Dampfelektrisch und steht kurz vor der Zulassung. Wir werden ein Betriebskonzept erstellen und hoffen, dass wir noch dieses Jahr eine Fahrt auf diesem Dampfschiff anbieten können.</p> <p>Aus dem Publikum kommt eine Frage wegen eines Liegeplatzes in Schaffhausen. Antwort: Es wurden alle Gemeinden angefragt: Schaffhausen hat abschlägig geantwortet.</p> <p>Das Projekt versteht sich als Ergänzung zur URh. Das geplante Dampfschiff soll ganzjährig fahren, ausser wenn das Schiff überholt wird.</p> <p>Raimund Hipp, Präsident des Vereins Pro Dampfer ergänzt: Wir sind nach wie vor im Gespräch mit der URh. In Diessenhofen war die URh auch zum Gespräch mit der Gemeinde, da sie dort auch Stege nutzt, die für uns als Liegeplatz in Frage kommen. Das Gespräch war sehr gut.</p>
<p>8.</p>	<p>Mutationen:</p> <p>Brigitta Brüscheweiler tritt aus dem VR zurück. Thomas Leu dankt ihr für die Arbeit und überreicht ihr einen Blumenstrauss. Brigitta Brüscheweiler hat sich bereit erklärt, die Arbeit weiterzuführen, bis die Aktiengesellschaft einen Nachfolger installiert hat.</p>
<p>9.</p>	<p>Verschiedenes und Umfrage</p> <p>Jost Rüegg fragt nach den Kosten der DST-Studie. Diese kostete 45'000 Euro. Die Aufwände, die DST hatte, waren aber wohl grösser. Aber es haben beide Seiten profitiert. Wenn das Schiff gebaut wird, wollen die Leute von DST kommen und Messungen machen.</p>

Für das Protokoll:

Der Verwaltungsratspräsident

Eschenz, 25. Juni 2025

Mannenbach, 25. Mai. 2025



Elisabeth Sulger Büel



Thomas Leu