Das Dampfboot

35. Jahrgang | Nr. 142 1|2017

VSD-ASV

Vereinigung Schweizer Dampfbootfreunde
Association Suisse des Vapeurs
Associazione Svizzera dei Vaporetti

Impressionen vom Drei-Königstreffen Bodman 2017

∧ Die ‹Dampfpumpe Müller› wird vorgeführt. Von rechts: Wolfgang Pause, Koni Müller, Manfred Achenbach, Thomas Carle und Kamil Matyscak

∨ Über was sprechen die beiden wohl? Klar. Über die Bodensee-Aktivitäten zwischen dem 8. und 18. Juni 2017 (siehe S. 28). Kim Widmer und Andreas Ellegast.

Das Dampfboot

Inhalt

Impressionen Drei-Königs-Treffen Bodman	Bilder	2
Bericht zum Vereinsjahr 2016	Michael Neuer	4 – 6
Mitteilung der Dampf-Kompanie Vitznau	Tobias Ernst	6
Nationaler Tag des offenen Dampfbootes	Vorstand	6
Winterhöck 2017 - Friedrichshafen	Judith Neuer	7 – 8
Einladung zur 33. Generalversammlung	Vorstand	9
Standardisierte Rauchrohrkessel für DampfbooteIsabelle & Ralph Sahli	Manfred Achenbach et.	10 – 13
Das neue Dach von STEAMY / Teil 2	Peter F. Amacher	14 – 15
Frischdampf | Thunersee 2017	Aaron Aebi	16 – 19
Robert Fultons erstes Dampfschiff / Teil 2	Redaktion | Judith Neuer	20 – 23
Drei-Königs-Treffen in Bodman	Konrad Müller	25
Internationale Bodenseewoche ~ Juni 2017	Andreas Ellegast	26
Protokoll Vorstandssitzung 27.02.2017	Kim Widmer	27 – 29
Agenda	Vorstand	30
Angebot aus Riga (Lettland)	Eingesandt	31
Inserat ‹Schweizerferien mit Dampf›	Vorstand	32

Redaktion / Satz	Michael Neuer · Bachstrasse 69 · 5436 Würenlos Otmar Egli · Dampferzeitung · Postfach 7222 · 6000 Luzern 7
Lektorat	Judith Neuer-Koch · Bachstrasse 69 · 5436 Würenlos
Auflage	200 Exemplare
ISSN	1663-6473 der Schweizerischen Nationalbibliothek
Druck	ZT Print / Zofinger Tagblatt AG
Redaktionsschluss	Das Dampfboot Nr. 4|2016: **22. Mai 2017**
Kontakt	www.dampfbootfreunde.ch / www.vsd-asv.ch Michael Neuer · Bachstrasse 69 · 5436 Würenlos dampfbootfreunde@bluewin.ch · +41 (0)56 424 39 61

Titelbild: Bald geht es wieder los.
Hier dampfen PENELOPE und SERAPHINE am 9. September 2016 in Richtung Zürich. Foto: Judith Neuer

Bericht zum Vereinsjahr 2016

Michael Neuer

Vor der Generalversammlung

Vorab die gute Nachricht. Uns ist über erwähnenswerte Zwischenfälle in der Schweizer Dampfbootszene nichts bekannt.

Winterhöck im Welschland
Die erste Veranstaltung im Jahr 2016 führte uns am 24. Januar in die französische Schweiz, genauer nach Neuchâtel ins Uhrenmuseum.

Die gut besuchte Veranstaltung wurde - wie immer - von Koni Müller ausgezeichnet organisiert.

Im Anschluss besuchten wir das Restaurant Citérama im 14. Stock des 60 Meter hohen ‹L'Espacité›-Turmes.

Das neue Vereinsjahr

Generalversammlung
Unter der Federführung von Peter Amacher durften wir die 32. ordentliche Generalversammlung im Segelclub Hallwil in Beinwil am See durchführen. Die anschliessende Besichtigung des Wasserschloss Hallwyl bleibt uns wie die Fahrt auf der MS BRESTENBERG über den ruhigen Hallwilersee in guter Erinnerung. Herzlichen Dank an Veronika und Peter Amacher für die Gastfreundschaft.

Ticino Nautica - Ascona Boat Show
Zwischen dem 5. und 8. Mai 2016 waren HANSLI, ISLE OF JURA, LAGAVULIN und ST. URS auf dem Langensee an der Ascona Boat Show.

Der DDV lädt nach Berlin ein

Etliche Boote aus der Schweiz (COPINE, LIBERTY BELLE, PENELOPE und SERAPHINE. LADY MAKEPEACE musste leider wegen einem Kesselschaden zuhause bleiben) besuchten das diesjährige Treffen in Berlin, welches - wie gewohnt - über die Auffahrt statt fand.

Der DDV zählt 164 Mitglieder. Aus dem Ausland kommen 33 Mitglieder, davon 18 aus der Schweiz.

Der VSD zählt 177 Mitglieder, aus dem Ausland kommen 19 Mitglieder, davon 14 aus Deutschland.

100 Jahre GUSTAV PRYM
Unser ‹grösstes› Mitglied am Bodensee, die GUSTAV PRYM, wurde am 31. August 1916 in Dienst gestellt. 100 Jahre später fand eine historische Fahrt von Bodman nach Konstanz statt. Hier wurde die Crew von höchster Stelle empfangen und gebührend geehrt. Wir wünschen der GUSTAV PRYM weiter schöne Jahre mit einer handbreit Wasser unter dem Kiel und im Kessel.

‹Old Timer Day› in Morcote
Tapfer haben ESCARBILL und STEAMY den VSD an den Oldtimer Tagen in Morcote würdig vertreten.

Dampfen auf dem Zürichsee 2016
8. - 14. September

Das diesjährige Treffen führte uns auf den Zürichsee. Dank der hervoragendsten Vorbereitungsarbeiten von Koni Müller ist das DAMPFEN AUF DEM ZÜRICHSE zu einem vollen Erfolg geworden. Alle neun Boote (STEAMY kam vom Tessin her, LIBERTY BELLE, SERAPHINE, COPINE, DAMPF HANS sowie die Zürichsee-Flotille mit GEORDIE, PENELOPE, DELFIN und MINETTE) genossen die tollen Ausflüge rund um den See und dies bei einem Wetter, welches keine Wünsche offen lies.

Es wurde uns wieder einmal bewusst, wie wichtig es ist, bei Dampfboottreffen - auch wenn es keine Landaktivitäten gab - ortskundige Organisatoren vor Ort zu haben.

Herbsthöck auf dem Rhein

Der diesjährige Herbsthöck fand am 30. Oktober auf den Rhein bei Eglisau statt. Mit einer Rekordbeteiligung von über 50 (!) Mitgliedern gelang es uns, ein historisches Foto zu schiessen: Ein Viertel des ganzen VSD war vertreten. Alle genossen die schöne Fahrt zwischen der Staustufe Eglisau und der Brücke von Rüedlingen. Die Schiffsbetriebe Wirth - ein Verwandter von Gusti Wirth - haben uns hervorragend versorgt und uns eine unvergessliche Fahrt auf dem herbstlichen Rhein geboten.

Aus dem Vorstand

Der Vorstand hat sich im Jahre 2016 an vier Sitzungen in Schlieren getroffen:

12. Februar / 30. Mai / 22. August und am 18. November.

Traditionell wurde die letzen Sitzung dazu verwendet, zusammen mit den Partnern - auf eigene Kosten - ein Vorstandsessen durchzuführen. Dieses Jahr ging es nach Zürich-Altstetten ins Restaurant Turbine.

Äusserst erfreulich ist die Zusammenarbeit im Vorstand. Die Damen bereichern diese von Männern dominierte Welt ausserordentlich. Jeder Präsident darf sich über meine Situation glücklich schätzen: keine Ressentiments, keine Intrigen, kollegialer Stil. Ich danke meinen Vorstandsmitgliedern für die tolle und angenehme Zusammenarbeit. Es ist mir eine Ehre, so mit Euch und den Revisoren zusammenarbeiten zu dürfen.

Mitglieder

Am 1. Januar 2016 hatten wir einen Mitgliederbestand von 182. Im Jahr sind drei neue Mitglieder dazugekommen:

Peter Probst, Derendingen
Heinrich Schnetzer, Hölstein
Christoph Schaefer, Therwil

Herzlich willkommen im VSD.

Vier Mitglieder haben ihren Austritt gegeben:

Heinz Hemminger, Triboltingen
Cecile & Bernard Mercanton, Fribourg
Doris Schelinski, D-Dresden

Verstorben ist Stephan Küng, Vitznau.

Der Vorstand musste drei Mitglieder infolge ‹Nichtbezahlung des Mitgliederbeitrages› ausschliessen.

Somit hat der VSD per 31. Dezember 2016 einen Mitgliederbestand von 177.

Die Anzahl der versandten Dampferzeitungen sank von 608 im 2015 auf 587 im Jahre 2016.

Finanzielles

Budgetiert war ein Einnahmenüberschuss von CHF 2'510; erreicht haben wir CHF 3'301.06.

Die Mitgliederbeiträge sanken um 5,6 %. Generell haben wir 7,1 % weniger eingenommen als budgetiert. Dank Aufwänden, welche 15 % unter dem Budget und 7,6 % unter den Vorjahreswerten lagen, konnte der Gewinn gesteigert werden.

Generell stellen wir fest, dass im administrativen Bereich die Ausgaben stark reduziert werden konnten, jedoch bei den Veranstaltungen die hohen Preise in der Gastronomie uns stark belasten.

Die Bücher liegen nun bei den Revisoren zur Prüfung.

Der Vorstand schlägt der Generalversammlung vor, den Jahresgewinn für das Jubiläum 2018 zurück zu legen.

Herzlichen Dank an alle Mitglieder und Eigner.

DAMPF AHOI!

Euer Präsident

Michael Neuer

Dampf-Kompanie Vitznau CH

Von der Dampf-Kompanie Vitznau kommen gute Signale. Die Verhandlungen bezüglich dem Mietvertrag des ehemaligen Bootshauses kommen voran. Ferner wollen die Behörden von Vitznau den Dampfbetrieb wieder unterstützen, zumindest nicht behindern.

URANUS bleibt dieses Jahr im Trockendock. Die Publikumsfahren werden mit dem ZÜRI HEGEL durchgeführt. Gestartet wird wieder ab dem Kurshausplatz. Details folgen auf der Seite www.dampfkompanie.ch sowie auf der Telefonnummer 041 511 45 93.

Auf Idee von Tobias Ernst von der Dampf-Kompanie Vitznau wurde anlässlich der 1. Vorstandssitzung beschlossen, den Sonntag, 25. Juni 2017 zum ‹nationalen Tag des offenen Dampfbootes› zu erklären. Dieser Tag kann auf allen Booten stattfinden, welche bereit sind, sich der Öffentlichkeit zu präsentieren. Details folgen.

Winterhöck 2017 ~ Friedrichtshafen

Judith Neuer

Am 12. Februar 2017 traf sich eine muntere Gruppe von über 30 Personen um 10.36 h auf der Fähre in Romanshorn. Bei einem grossen Glas Wein und einem leckeren Brezen ging die Fahrt von 40 Minuten, über den wunderschönen Bodensee, wie im Flug vorbei. Nach einem kurzen Fussmarsch erreichten wir das Zeppelinmuseum Friedrichshafen. Dieses Museum beherbergt die grösste Sammlung der Welt zur Geschichte und Technik der Luftschifffahrt. Wir teilten uns in zwei Gruppen ein und begannen mit der Führung durch die Sonderausstellung ‹Strom-Linien-Form. Die Faszination des geringen Widerstands›.

Weiter ging es in die erste grosse Ausstellungshalle, die sich der Geschichte und dem Schicksal der LZ 129 Hindenburg, dem ‹Luxusliner der Lüfte› widmet. Der Zeppelin LZ 129 ‹Hindenburg›, benannt nach dem früheren deutschen Reichspräsidenten Paul von Hindenburg, war neben seinem Schwesterschiff LZ 130 eines der beiden grössten jemals gebauten Luftfahrzeuge der Welt. ‹Hindenburg› besass einen Nenngasinhalt von 190'000 m^3 (Prallgasinhalt von 200'000 m^3). Der 36eckige Schiffskörper hatte eine Länge von 245,0 m. Der grösste Durchmesser betrug 41,2 m und das Dienstgewicht durchschnittlich etwa 215 t. Das Gerippe von LZ 129 bestand aus Duraluminium, einer sehr festen Aluminiumlegierung. Im Gegensatz zu vorhergehenden Zeppelinen befanden sich bei LZ 129 die Räume für die Passagiere auf zwei Decks im Inneren des Auftriebskörpers. (Wikipedia). Die letzte Luftfahrt hatte die ‹Hindenburg› am 6. Mai 1937, wo sie bei der Landung im amerikanischen Lakehurst explodierte. Der genaue Grund ist bis heute ungeklärt. Dies war das vorläufige Ende der Luftschifffahrt. In der zweiten Halle wurde die Geschichte der Luftschiffe mit vielen anschaulichen und detailliert gearbeiteten Modellen, mit Filmen und Fotos in gezeigt.

∧ *Ein Exponat war das Rekordfahrzeug NSU Delphin III, das mit dem der Rennfahrer Wilhelm Herz in den USA auf den Bonneville Salt Flats am 4. August 1956 eine gemittelte Geschwindigkeit von 339,404 km/h erreichte und so den absoluten Motorrad-Geschwindigkeitsrekord verbesserte.*

Von den Anfängen der Gebrüder Montgolfier mit ihren

Heissluftballons Ende des 18. Jahrhunderts bis zum Zeppelin NT (Neue Technologie) unserer Tage, haben wir alles über die Entwicklung der Luftschifffahrt von den Anfängen bis heute erfahren.

Nach diesen vielen Informationen gingen wir hungrig ins Museums-Restaurant und genossen unser Mittagessen. Danach hatten wir noch etwas Zeit um durch nochmals durch die Ausstellung zu schlendern und das eine oder andere genauer zu studieren.

Um 16.40 h fuhr die Fähre zurück nach Romanshorn. Die Überfahrt verbrachten wir in angeregten Gesprächen und schon war der Winterhöck 2017 vorbei. Hiermit möchten wir Koni nochmals ganz herzlich für seine super Organisation danken.

∧ Konrad Müller erklärt auf der Autofähre nach Friedrichshafen den Tagesablauf.

∧ Grössenvergleich QUEEN MARY und Hindenburg
Reisedauer und Reisekosten (pro Person und Weg)
Queen Mary: 5 Tage bei 28.5 Knoten / 53 km/h; $ 93 - $ 663
Hindenburg: 2 Tage bei 67.5 Knoten / 125 km/h; $ 400

Offizielle Einladung
zur

33. ordentlichen Generalversammlung

der

Vereinigung Schweizer Dampfbootfreunde
Association Suisse des Vapeurs
Associazione Svizzera dei Vaporetti

am

Sonntag, 9. April 2017; 10.15 Uhr

im Hotel Atrium-Hotel Blume in Baden (AG)

Individuelle Anreise mit öffentlichem Verkehrsmittel oder Auto
Distanz zum Bahnhof Baden: ca. 800 Meter, ca. 10 Minuten

10:00 Saalöffnung

1. Begrüssung
2. Genehmigung des Protokolls der Generalversammlung 2016
3. Jahresbericht des Präsidenten
4. Kassabericht 2016
5. Bericht der Revisoren, Genehmigung der Jahresrechnung
6. Budget 2017
7. Bestätigung des Mitgliederbeitrages
8. Wahlen (Mitglieder des Vorstandes, Präsident, Revisor, Beisitzer)
9. Anträge der Mitglieder *)
10. Veranstaltungen 2017
11. Varia

Die Mitglieder erhalten eine detaillierte Einladung

11:30 **Apéro** (offeriert vom VSD)
12:00 **Mittagessen** im grossen Jugendstil-Saal
14:30 Private Stadtführungen, zur Auswahl stehen
- Baden Turbo - Industrie, die bewegt
- Glanzvolle und prickelnde Bädertradition

Anmeldung Mittagessen bis Sonntag, **2. April 2017** erforderlich mit Angabe des Menus und der gewünschten Führung.

VSD-Sekretariat
Bachstrasse 69
CH-5436 Würenlos

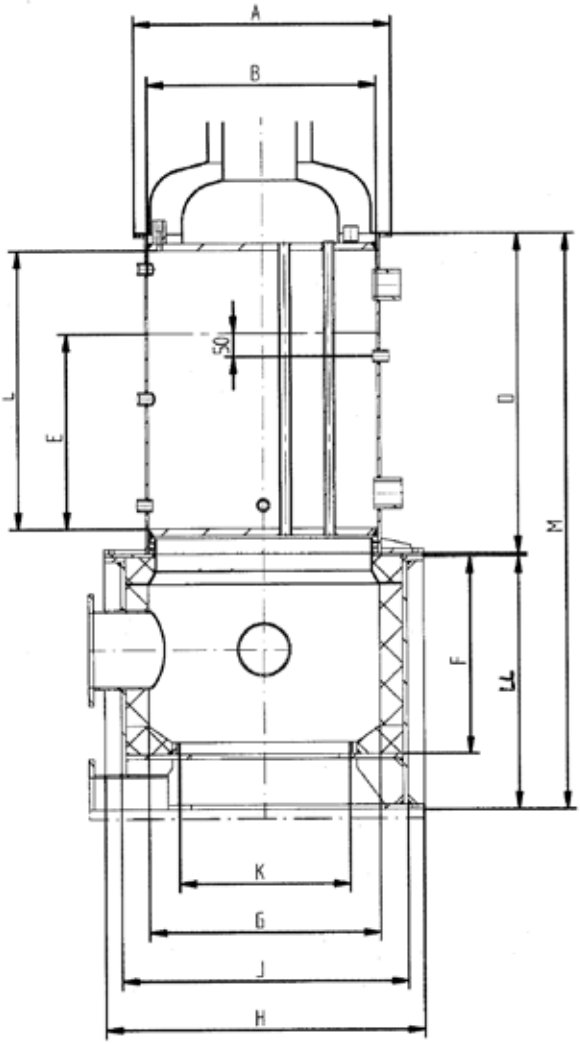
dampfbootfreunde@bluewin.ch /
Telefon: **056 424 39 61** (Telefonbeantworter)

**) Anträge der Mitglieder sind bis am 31. März 2017 schriftlich dem Präsidenten einzureichen: VSD | Bachstrasse 69 | CH-5436 Würenlos oder dampfbootfreunde@bluewin.ch*

Standardisierte Rauchrohrkessel für Dampfboote

Manfred Achenbach / Franz-Georg Stine

Vorwort des Redaktors:
Anlässlich des diesjährigen Dreikönig-Treffens in Bodman sprachen Manfred Achenbach und ich über Gott und die Welt. Dabei erwähnte ich die tollen technischen Berichte im DAS DAMPFBOOT des DDV. Spontan erklärte Manfred sich bereit, sein Essay zum Projekt ‹Wie komme ich zu einem geprüften Kessel›, uns zur Verfügung zu stellen. Nun wünsche ich viel Freude beim Studium der interessanten Lektüre - und herzlichen Dank an Manfred.



Stehende Rauchrohrkessel für Dampfboote (prüfpflichtig)

Kesselgrösse			35	55	95
Aussendurchmesser	Flansch	A mm	465	510	560
Aussendurchmesser	Kessel	B mm	410	455	507
Kesselhöhe		D mm	490	540	690
Rauchrohr Länge		L mm	385	430	590
Rauchrohre	Abmessung	mm	25 x 2,3	25 x 2,3	25 x 2,3
Rauchrohre	Anzahl	mm	58	92	144
Heizfläche	ca.	m^2	1.31	2.18	4.1
Leistung	Holz ca.	kg/Std	30 - 32	50 - 53	90 - 95
Betriebsdruck		bar	12.0	12.0	12.0
Niedrig Wasserstand	NW	E mm	220.0	270.0	420.0
Wasserinhalt	Druckprüfung	Liter	35.3	45.6	74.8
Gewicht	nur Eisen	ca.kg	105	145	220

Feuerraum (kein Druckteil - nicht prüfpflichtig)

Feuerraum	Höhe	F mm	280	340	425
Feuerraum	Durchmesser	G mm	400	450	500
Aussendurchmeser	Flansch	H mm	595	645	690
Aussendurchmeser	Feuerraum	J mm	520	560	620
Feuerrost	Durchmesser	K mm	300	370	370
Unterteil	Höhe	LL mm	400	460	545
Kessel	Gesamt Höhe	M mm	896	1006	1241
Gewicht	nur Eisen	ca.kg	100	135	145

Gewicht	Total	nur Eisen	ca.kg	205	280	365

Szenarien Dampfbootmaschine mit Dampfkessel

Manfred Achenbach, Juli 2016

Wie kann man Leute, die sich für ein Dampfboot oder einen neuen Kessel interessieren mit Informationen versorgen? Ich habe mir Gedanken dazu gemacht.

Tabelle 1	für Interessierte, die mit ihrem Dampfboot ruhig entspannt Dahin-Dampfen möchten.
Tabelle 2	für die das Dahin-Dampfen nicht genügt, sondern die den Reiz eines Dampfbootrennens spüren möchten.
Tabelle 3	Dampfverbrauch von Bootsmaschinen, in kg für 1 PS in der Stunde.

Tabelle 1 Ruhig Dahindampfen		Drehzahlen und Leistung bei Reisegeschwindigkeit Leistung ca. 4.0 bar		Dampfkessel für Reisegeschwindigkeit Betriebsdruck: 12.0 bar		
Ausführung Bootsmaschine	Hersteller	325 U/Min PS	Verbrauch kg/Std	Nach System DDV[1] Nr.	m^2	kg/Std
Einzylinder ohne Kondensation	Richter	ca. 2.6	ca. 46 - 49	55	2.18	50 - 55
Einzylinder mit Kondensation	Ball	ca. 2.9	ca. 55 - 58	55	2.18	50 - 55
Zwei-Zylinder Verbund mit Kondensation	Semple, Tiny Power	ca. 5.9	ca. 61 - 64	90	4.1	85 - 90
	Beaumaris	ca. 4.2	ca. 38 - 41	55	2.18	40 - 45
	Stuart 6A	ca. 2.1	ca. 22 - 24	55	2.18	40 - 45

Tabelle 2 Der Reiz des Dampfbootrennens		Drehzahlen und Leistung bei Reisegeschwindigkeit Leistung ca. 8.0 bar		Dampfkessel für Reisegeschwindigkeit Betriebsdruck: 12.0 bar		
Ausführung Bootsmaschine	Hersteller	550 U/Min[2] PS	Verbrauch kg/Std	Nach System DDV[3] Nr.	m^2	kg/Std
Einzylinder ohne Kondensation	Richter	ca. 3.9	ca. 76 - 81	90	4.1	100 - 105
Einzylinder mit Kondensation	Ball	ca. 4.6	ca. 88 - 93	90	4.1	100 - 105
Zwei-Zylinder Verbund mit Kondensation	Semple, Tiny Power	ca. 10.1	ca. 95 - 100	90	4.1	100 - 105[4]
	Beaumaris	ca. 6.4	ca. 58 - 63	90	4.1	100 - 105
	Stuart 6A	ca. 3.6	ca. 34 - 37	55	2.18	55 - 60

Tabelle 3 Dampfverbrauch von Bootsmaschinen im Vergleich zu Grossmaschinen >50 PS		Verbrauch in kg für 1 PS pro Stunde (Sattdampf, Mittelwerte)		
Ausführung Bootsmaschine	Hersteller	Bootsmaschinen[5]		Grossmaschinen >50 PS[6]
Einzylinder ohne Kondensation	Richter	20.2		14.2
Einzylinder mit Kondensation	Ball	19.7		13.2
Zwei-Zylinder Verbund mit Kondensation	Semple, Tiny Power	9.7		6.9
	Beaumaris	9.6		
	Stuart 6A	9.8		

1) Stehende Rauchrohrkessel mit trockenem Feuerraum

2) Mit Lastdrehzahl : 500 U/min. Quelle: 1.) Schiffsdampfmaschinen Bodenmüller 1912.
2.) Leistung nach Pechan 1896; Lastdrehzahl : 560 U/min erreicht mit einer 1 Zyl. Bootsmaschine. Zyl. Durchm. - 95,2mm, Hub -127 mm. Steamboat ARLETTE, Speed: 13 kn. 23,7 km/h.

3) Stehende Rauchrohrkessel mit trockenem Feuerraum

4) Mit der Bootsmaschine Semple brachte der Stehkessel Nr. 90 mit 4,1 m^2 Heizfläche eine sehr gute Dampfleistung bei Dampfboot PATRICIA

5) Theoretische Daten ermittelt auf Grund von Beobachtungen und nicht auf Grund von Dauertests.

6) Quelle: Lexikon der gesamten Technik, Dampfverbrauchsziffern

Aus der Werkstatt von Manfred Achenbach

Kleider machen Leute - STEAMY bekam im Winter 15/16 ein neues Dach / Teil 2 und Schluss ~ Umsetzung

Peter F. Amacher, Käpten STEAMY

Im ersten Teil ~ die Vorbereitung ~ wurde im DAS DAMPFBOOT 4/2016 die Vorbereitungsarbeiten beschrieben.

Nun beschäftigen wir uns im zweiten Teil mit der Frage: Passte alles zusammen?

Das Dach selber entstand aus zwei, stellenweise aus drei Lagen 4 mm wasserfestem Schiffs-Sperrholz. Überall dort, wo das Dach auf einem Dachträger aufliegt, sowie alle Rand- und Mittelpartien und bei allen Durchbrüchen wurde das Sperrholz dreifach verleimt. Dazwischen entstand ein 4 mm Hohlraum, der beim fertigen Dach eine grosse isolierende Wirkung gegen Hitze und Kälte von aussen entwickelt.

Auf der Grundlage einer von mir erstellten Zeichnung des Dachs im Massstab 1:10 fixierten wir im Negativ Latten die genau dem Rand des Daches entsprachen. Wir legten die grossen Sperrholztafeln in die Form, zeichneten sie anhand der ‹Randlatten› an und schnitten sie zurecht, immer eine Hälfte steuerbord, eine Hälfte backbord. Wir erstellten alle Zwischenstücke und das Deckblatt. Das Ganze wurde mit Epoxidharz zusammengeklebt und in der Form bis zum Austrocken verpresst. Das Problem dabei war die kurze Zeit die uns durch das Aushärten des Epoxids zur Verfügung stand. Exaktes, aber rasches Arbeiten war gefragt. Dies taten wir mit dem Mittelteil, dem Bug und Heckteil. Eine besondere Aufgabe war die richtige Positionierung aller Durchbrüche für den Kamin mit Pfeife etc, dann der Mastdurchbruch und die drei Durchbrüche für das Kranseil.

Um einen schönen Dachrand zu fertigen wurden zwei Formen gebaut: Eine für den Dachrand-Bugteil und eine für den Dachrand-Heckteil. In den Formen wurde vier Lagen 4 mm Furnierholz (Sipo) in einer Presse verleimt. Der übrige Dachrand liess sich aus Massivholzlatten (Sipo) zuschneiden und direkt am Dach anbringen. Um

den Dachrand am Dach befestigen zu können, hobelten wir eine Konterlatte die direkt aufs Dach geleimt wurde. Den Dachrand haben wir danach in diese Konterlattung verschraubt. Das Dachwasser fliesst in vier Stützen. Eine spezielle Konstruktion mit entsprechenden Dachdurchbrüchen erlaubt dies.

Das fertige Dach wurde danach mit Epoxid innen weiss gestrichen, aussen mit einer Glasmatte versehen und ebenfalls mehrmals gefärbt. Den Dachrand liessen wir natur und lackierten ihn mehrmals.

Die grosse Arbeit, hat sich gelohnt.

STEAMY durfte sich dies Jahr sowohl auf dem Bieler-, Neuenburger und Murtensee zeigen, aber auch teilnehmen an den Oldtimer Tagen in Morcote und an der Dampferwoche auf dem Zürichsee.

Mit liebem Gruss vom Hallwilersee.

Vielen Dank an meine Mitstreiter: Bootbauer Urs Bucher, Luzern, Schreinermeister Hanspeter Gautschi, Reinach AG, Heizer Karl Leu, Beinwil am See.

v *STEAMY mit neuem Dach. Am 13. September 2016 vor dem kleinen Durchstich Rapperswil am Zürichsee.*

FRISCHDAMPF

Gemeinsames Dampfbootfahren auf dem Thunersee
8. bis 10. September 2017

FRISCHDAMPF IST...

frisch

nie dagewesenes, innovatives Konzept

unkompliziert

selbstständige Planung & Teilnahme, Veranstaltung im geschlossenen Rahmen

erlebnisorientiert

attraktives Programm durch den Veranstalter zusammengestellt

DAS KONZEPT

Idee

Frischdampf ist kein gewöhnliches Dampfboottreffen, sondern vielmehr ein «gemeinsames Dampfbootfahren». Unkompliziertheit wird bewusst grossgeschrieben, damit sich der organisatorische Aufwand in Grenzen hält. Dafür steht das Erlebnis der Teilnehmer umso mehr im Fokus. Dank Frischdampf sollen die Teilnehmer viele Facetten der Region aus einer ganz neuen Perspektive erleben und die Gelegenheit haben, einander besser kennenzulernen und sich auszutauschen.

Verlängerungswoche

Im Anschluss an das Wochenende besteht die Möglichkeit, den Aufenthalt am Thunersee um eine Woche zu verlängern, um die Region und insbesondere das obere Seebecken noch weiter zu erkunden. Interessierte Teilnehmer stellen ihr Programm auf eigene Faust, gerne auch in Absprache untereinander, zusammen. Der Veranstalter gibt an dieser Stelle gerne Tipps für attraktive Ausflugsziele rund um die Oberländer Seen.

DAS PROGRAMM

Freitag

Anreise und Einwassern, Individuelles Programm, Gemeinsames Abendessen in Gwatt

Samstag

Gemeinsame Rundfahrt (Schlösserfahrt mit spannenden Infos zu historischen Kulturgütern im unteren Seebecken), Mittagessen in Spiez mit anschliessendem Besuch des Schlossmuseums, Individuelles Fahren am Nachmittag, Gemeinsames Abendessen auf dem Dampfschiff Blümlisalp

Sonntag

Gemeinsame Rundfahrt (Panoramafahrt mit interessanten Infos zum umgebenden Bergpanorama), Mittagessen in Gwatt, Dampfbootcorso mit Gästen, Begrüssung des Dampfschiffs Blümlisalp, Ausklingen bei einem Apéro auf einer Rundfahrt mit dem historischen MS Oberhofen

Wichtiger Hinweis

Das Programm war bis Redaktionsschluss teilweise noch nicht bestätigt. Änderungen sind also ausdrücklich vorbehalten. Zudem ist die Teilnehmerzahl beschränkt. Es lohnt sich, bei Interesse baldmöglichst eine provisorische Anmeldung zu tätigen, damit wir Sie über den organisatorischen Fortschritt auf dem Laufenden halten können.

Mitfahrtickets

Da das Dampfboottreffen in einem geschlossenen Rahmen stattfinden wird, ist die Öffentlichkeit von der Veranstaltung ausgeschlossen. Jedoch werden Mitfahrtickets für den Corso am Sonntag verlost. Interessierte haben so die Gelegenheit, als Gäste auf dieser Rundfahrt teilzunehmen.

Anmeldung und weitere Informationen

Detaillierte Informationen zum Konzept und zum Programm finden Sie online unter **www.frischdampf.ch**. Über diese Webseite können Sie sich ausserdem für die Teilnahme anmelden und an der Verlosung für Mitfahrtickets mitmachen.

Kontakt

Bei Fragen steht Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung:

Aaron Aebi
Hauptverantwortlicher

Ahornweg 3e
CH - 3110 Münsingen

Telefon: +41 (0) 77 449 53 24

E-Mail: aaron@frischdampf.ch

www. frischdampf.ch

frisch. unkompliziert. erlebnisorientiert.

Robert Fultons erstes Dampfschiff / Teil 2 und Schluss

Aus dem Buch von Klaus Schmitt, aufbereitet von Judith Neuer

Die Entwicklung von Dampfmaschinen blieb nicht stehen: Der Amerikaner Oliver Evans baute um 1800 die erste Hochdruckdampfmaschine, die mit einem Dampfdruck von 10 Atmosphären arbeiten kann. In England lässt Trevithick eine Hochdruckmaschine patentieren und Woolf verbesserte die von Hornblower erfundene Zweifachexpansionsmaschine.

Ob Fulton von der Entwicklung solcher Hochdruckmaschinen etwas gewusst hat? Man kann annehmen, dass Fulton - jedenfalls vor dem Bau seines ersten Dampfschiffs - diese Maschine nicht gekannt hat. Die Konstruktion des Schiffsantriebes wäre ihm dann sicher leichter gefallen.

Es ist nicht gerade notwendig, es als Sternstunde der Menschheit zu feiern, für Robert Fulton und das Dampfschiff war es hingegen wahrhaftig die Sternstunde schlechthin, als ein gewisser Mr. Livingston die Szene der Dampfschiffentwicklung betrat. Fulton erscheint im richtigen Zeitpunkt als geeigneter Partner, wie ihn Kanzler Robert Livingston gesucht hatte. Einen solchen brauchte er sogar dringend für die praktische Durchsetzung eines Projektes, das er - Livingston - selbst im Sinne gehabt hatte, dem zu widmen ihm die Staatsgeschäfte jedoch im Augenblick zu wenig Zeit liessen. Das

Teil 1 in DAS DAMPFBOOT № 140 3/2016 auf den Seiten 21 bis 25.

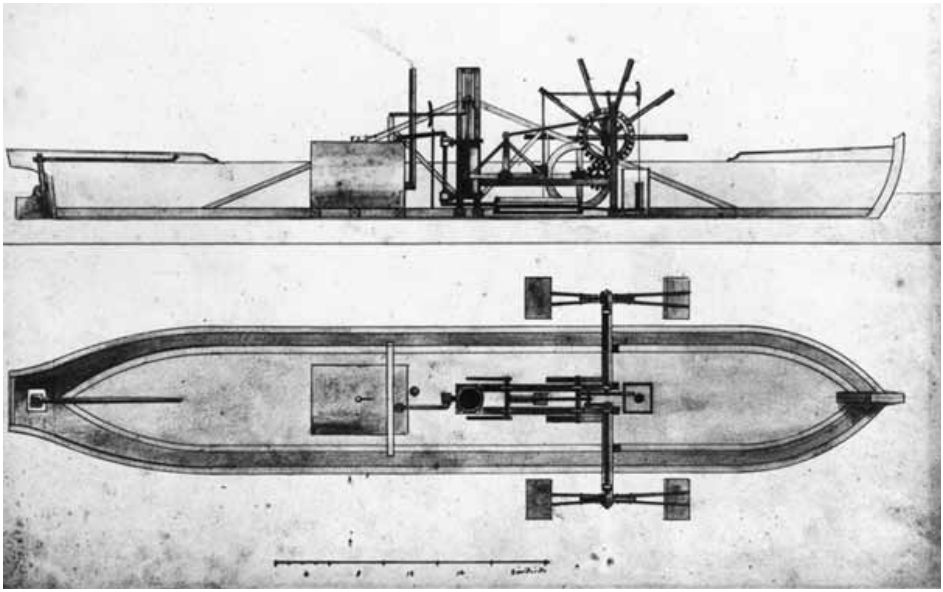
private Projekt, mit dem sich Livingston zuvor schon sehr intensiv beschäftigt hatte, war - die Dampfschifffahrt. Er hatte eigene Ideen hierzu entwickelt und auch irgendwelche Versuche durchgeführt, die ihm 1798 das Exklusivrecht einbrachten, im Staate New York für die Dauer von 20 Jahren jede Art Schifffahrt mit Dampfantrieb einzuführen und zu betreiben. Livingston kam auf dem technischen Gebiet einfach nicht mehr weiter. Welch ein Segen, gerade jetzt einen gewissen Mr. Fulton kennenzulernen, dem man nachsagte, dass er ein ansehnliches Mass an praktischem und theoretischem Wissen von der Mechanik habe. Das Zusammentreffen dieser beiden Männer musste sofort zu einem vielversprechenden Gleichklang der Interessen führen. Es entstand nun ein ordentliches Kräftepotential, dem sich das Dampfschiff nun nicht länger widersetzen konnte: Es wurde jetzt endgültig und unwiderruflich erfunden.

In der grundsätzlichen Planung der Erfindung war man sich schnell einig. Fulton erhielt den Auftrag noch einige Modellversuche anzustellen, um die wahren Prinzipien, nach denen ein Dampfschiff gebaut werden musste, zu erforschen und um die Fehler früherer Versuche zu erkennen und auszuschliessen. Sodann sollte eine Grossausführung die Erkenntnis vermitteln, ob und in welchem Umfang

die Modell-Forschungsergebnisse auf die Grossausführung übertragbar wären. Dies war also die geistige Kiellegung jenes, unseres, Fultons, erstes Dampfschiffes. Das war im Frühjahr 1802.

Fulton machte sich an die Arbeit. Er diskutierte und überlegte, dass die Maschine in jedem Fall doppeltwirkend sein müsste und dachte an eine Steigerung des Dampfdruckes von den seinerzeit üblichen 0,35 bis 0,5 atü auf ein ganzes atü. Aber die damaligen Kesselausführungen liessen dies nicht zu. Er untersuchte die Zusammenhänge zwischen Anzahl der Passagiere, Schiffsgrösse, Geschwindigkeit, Brennstoffvorrat und dergleichen Geheimnisse und tastete sich immer weiter an die dazu erforderliche Maschine heran. Er fand als optimale Maschinengeschwindigkeit eine Hubzahl von 30 pro Minute bei 3 Fuss Hub. Der Zylinder sollte in jedem Fall ausserhalb des Kessels bleiben, damit er leicht zu reparieren wäre.

Im Januar 1803 war Fulton mit der Planung fertig. Sein Geheimnis, seine Ingenieursleistung, sein kreativer Beitrag zu Schaffung des Dampfschiffes hat er in seiner Patentschrift deutlich aufgezeichnet und auch berechnet: Das Schiff, die Maschine und die sie verbindenden Übertragungselemente mussten genau aufeinander abgestimmt sein. Ein mühevoller Weg, ein langwieriger Erkenntnisprozess; eine umfangreiche Versuchsarbeit hatte dem vorausgehen müssen. Jetzt im Frühjahr war Fulton so weit. Seine Pläne waren ausgereift. Mit Livingstons finanzieller Hilfe konnte nun mit dem Bau des Versuchsschiffes begonnen werden. Am Seine-Ufer begann eine rege Schiffbautätigkeit unter Fultons Leitung.



∧ *Originalplan Robert Fultons zu seinem ersten Dampfschiff*

Die Maschine wurde von Pèrrier geliehen. Sie hatte eine Leistung von 8 PS bei einem Zylinderdurchmesser von 460 mm und einem Hub von 925 mm. Der Kessel und die anderen Maschinenteile sind offenbar von Etienne Calla, Paris, gebaut worden, ebenfalls die im Durchmesser 3,93 m grossen Schaufelräder.

Der Bau des Schiffes scheint recht zügig vorangegangen zu sein, bereits im April muss das Schiff fast fertig gewesen sein. Die erstaunlich kurze Bauzeit lässt die Vermutung zu, dass Fulton möglicherweise ein für seine Zwecke geeignetes Kasko gekauft hat.

Das Schiff musste im Prinzip so ausgesehen haben, wie er es auf seinem Plan dargestellt hatte, denn die richtigen Grössenverhältnisse waren ja - wie wir von ihm selbst lernen konnten - ungeheuer wichtig.

Eines Nachts, das Boot lag fertig hergerichtet für die Versuche auf der Seine, da brach ein schreckliches Unglück herein. Ein gewaltiger Sturm kam auf und - wie es heisst - ‹die Maschine ging durch den Boden und das Ganze sank auf den Grund des Flusses.›

Das spektakuläre Ereignis dieses Schiffsunterganges ist für viele Autoren in Sachen Dampfschiffsentwicklung Anlass zu wilden und wirren Vermutungen und Legenden. Fulton kam aber recht schnell über diesen Rückschlag hinweg. Er liess ein neues Schiff bauen. Die Hauptabmessungen dieses neuen Schiffes sind nun überliefert:

Länge	22,7 m
Breite	2,6 m
Tiefgang (oder max. Tiefgang = Seitenhöhe)	0,98 m

Berechnet man aus diesen Daten und aus dem rekonstruierten Linienriss die Verdrängung des geplanten Schiffes, so kommt man auf eine Verdrängung von 42 Tonnen. Da das neue Schiff aber schmaler, also bestimmt schwerer war als das Alte und die Maschine und ihr Gewicht gleich geblieben waren, ist eher anzunehmen, dass die Tiefgangsangabe des zweiten Schiffes doch die Seitenhöhe meint. Eine Vergrösserung der Verdrängung wäre auch nicht erforderlich gewesen. Wenn man von einem überschlägigen Maschinengewicht von 12 Tonnen ausgeht, reichen 31 Tonnen Schiffsgrösse allemal. Die gerettete Maschine wurde nun in das neue Schiff eingebaut und Anfang August 1803 hatte Fulton es geschafft. Das Dampfschiff war bereit, der Öffentlichkeit vorgestellt zu werden.

Begeben wir uns an die Seine, gesellen wir uns zu dem interessierten Publikum und erleben wir, was die Tageszeitung ‹Journal des Dèsbats› am 23. Thermidor 1803 wie folgt schildert:

Am 21. Thermidor (= 9. August) wurde ein Versuch zu einer neuen Entdeckung unternommen, deren vollständiger und brillianter Erfolg wichtige Folgen für den Handel und die Binnenschiffahrt Frankreichs haben wird. Während der letzten zwei oder drei Monate hatte man am Ende des Quay Chaillot ein Schiff mit kuriosem

Äusseren gesehen, ausgestattet mit zwei grossen Rädern, montiert auf einer Achse wie bei einem Karren, während sich hinter den Rädern eine Art grosser Ofen mit einem Schlot befand, sowie etwas wie eine kleine Feuermaschine, die die Räder des Schiffes treiben sollte. Vor einigen Wochen hatten übelgesinnte Personen die Konstruktion niedergerissen. Der Erbauer, nachdem er den Schaden repariert hatte, erhielt vorgestern einen höchst schmeichelhaften Lohn für seine Arbeiten und sein Talent. Um 6 Uhr abends, unterstützt von nur drei Personen, setzte er sein Schiff in Bewegung, mit zwei weiteren Schiffen im Anhang und während eineinhalb Stunden verschaffte er den Neugierigen den seltsamen Anblick eines Schiffes, das von Rädern angetrieben wurde wie ein Karren, Räder, die mit Paddeln oder flachen Schaufeln versehen sind und angetrieben werden von einer Feuerpumpe.

Wenn man es entlang des Quays verfolgte, erreichte das Schiff gegen den Strom der Seine die Geschwindigkeit eines eiligen Fussgängers, was etwa 2.400 Klafter (= 4,6 km) pro Stunde entspricht, während es flussabwärts beachtlich schneller war. Es fuhr viermal auf- und abwärts von Les Bonhommes bis zu den Pumpen von Chaillot (= dampfgetriebenes Wasserwerk), es manövrierte mit Leichtigkeit nach rechts und links, stoppte und fuhr wieder an, bis es an der Ecole de natation (=Schwimmbad) vor Anker ging. Eines der Schiffe brachte eine Gruppe von Beobachtern und Kommissaren des Institutes (Conservatoire) an Land, unter denen sich die Bürger Bossut, Carnot, Promy, Pèrier und Volney befanden. Ohne Zweifel werden sie einen Bericht erstellen, der dieser Erfindung alle Ehre gibt, die sie verdient; denn dieser Mechanismus auf unseren Flüssen Seine, Loire und Rhône angewendet, hätte die vorteilhaftesten Folgen für unsere Binnenschiffahrt.

Geschafft! Das war es also, Fultons erstes Dampfschiff hatte seine Erprobung bestanden. Der Höhepunkt der Erfindungsarbeit war erreicht, von nun an konnte es mit erprobtem Volldampf weitergehen. Die weitere Ingenieursarbeit, nunmehr ein Schiff auch zum Geldverdienen zu bauen, war jetzt nur noch ein Nachvollziehen von Durchdachtem und erfolgreich Erprobtem.

Und jenes Versuchsschiff von der Seine, das namenlose, das vielfach im Geiste und zweimal aus Holz gebaute, das zerstörte, reparierte, bestaunte gefeierte, - kein Mensch weiss, was aus ihm geworden ist. Irgendwo wird es zerbrochen und gesunken sein. Vor über 180 Jahren. Ist jene Zeitungsmeldung die einzige Erinnerung, ist das alles, was von diesem unter grossen Mühen geschaffenen Schiff übrig blieb?

Robert Fulton
** 14. November 1765 in Little Britain, Lancaster County (Pennsylvania);*
† 24. Februar 1815 in New York.

Quellenverzeichnis:
Schmitt Klaus; Robert Fulton erstes Dampfschiff, Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Herford

Bilder: Wikipedia, Internet

Niklaus Döbeli & Co. Mechanische Werkstätte

Hauptstrasse 157 4416 Bubendorf

061 931 13 85 niklaus.doebeli@bluewin.ch

Problem:
Sonne blendet - keine Sonnenbrille dabei

Frag den Mechaniker **Niklaus Döbeli!**

Lösung:
Zwei Bierdeckel, angewinkelt und zwei Pflaster. Danke Niklaus!

Wichtige Hinweise vom Mechaniker Döbeli:

◊ Die Deckel sind so auszurichten, dass die Biermarke gut sichtbar bleibt.

◊ Die Kopfhaut muss vor dem Anbringen der Pflaster trocken, fett- und staubfrei sein.

Wir lassen es dampfen ...

... wenn es darum geht, ihr Traumdampfschiff zu bauen. Auch bei Reparaturen und Unterhaltsarbeiten heizen wir gerne so richtig ein.

Machen sie uns Dampf und melden Sie sich unter **041 610 13 10** für Ihre Anliegen und Wünsche.

Hasler
Bootswerft AG

6362 Stansstad/Rozloch
Fon 041 610 13 10, Fax 041 610 17 33

berggasthof.ch

Drei-Königs-Treffen vom 6. Januar 2017 in Bodman

Bemerkung der Redaktion

... und plötzlich hat man zwei Berichte; eine traumhafte Situation.

Über das Drei-Königs-Treffen hat Kim im soeben erschienenen DAS DAMPFBOOT № 143 des DDV einen sehr schönen Artikel geschrieben und Konrad Müller hat mir den nachfolgenden Bericht zukommen lassen - ohne Fotos. So machen wir einen Kompromiss: Text von Koni und die Bilder von Kim.

Konrad Müller

Das Drei-Königstreffen in Bodman bei Norbert und Angelika Drechsler gehört bei den Dampfbootfreunden aus Deutschland den Bodensee-Schweizern einfach zum Jahresanfang. Die beiden scheuen keine Mühe, jedes Jahr dieses Treffen zu einem vollen Erfolg zu machen. Herzlichen Dank für Eure grosse Arbeit.

Wir durften uns wiederum in seinem riesigen Ausstellungsraum für technische Raritäten versammeln. Dieser Raum bietet so viel und ist der ideale Ort für diesen Anlass. Das Wiedersehen mit Freunden die z.Teil von weit im Norden angereist waren, war sehr herzlich. Das gemeinsame Interesse und Hobby verbindet stark und führt zu sehr interessantem Erfahrungsaustausch und Gesprächen. Zu begeistern vermag die grosse Sammlung von mechanischen Musikinstrumenten und wenn sie noch musizieren umso mehr.

Kulinarisch kam niemand zu kurz, ein großes Buffet mit feiner Gulaschsuppe und diversen Kuchen fanden guten Anklang. Die Jahresplanung war auch ein Thema z.B. das Jahrestreffen in Lübeck, Aktivitäten am Bodensee und vieles mehr. Alle hoffen auf ein gutes Dampferjahr mit vielen gemütlichen Stunden auf dem Wasser und womöglich Erkunden von neuen unbekannten Fahrrevieren, mit wenig technischen Problemen

Der schon mehrere Male aufgetretene Gesangschor BodanXtett gaben ihr Repertoires zum Besten. Alle Dampferfreunde waren begeistert.

∧ *René Weber (l.) im Gespräch mit dem Gastgeber Norbert Drechsler.*

Weitere Fotos auf Seite 2

Internationale Bodenseewoche ~ Juni 2017

Andreas Ellegast

Alle Links sind bei uns im internen Bereich der Homepage aufrufbar. Ebenfalls befindet sich dort das Anmeldeformular.

Liebe Dampfbootfreunde,

die Internationale Bodenseewoche (https://www.internationale-bodenseewoche.com/) findet in diesem Jahr vom 8. bis 11. Juni statt. Die Veranstalter haben uns, DDV und VSD-ASV, wieder offiziell hierzu eingeladen. Im Anschluss wollen wir (Bodenseedampfbootfahrer) eine Dampfbootwoche (Ferienwoche) vom 12.6. bis 18.6. auf dem Bodensee und Rhein durchführen. Hierzu sind natürlich auch alle anderen interessierten Dampfbooteigner eingeladen. Deshalb bitte ich auch, dass diese Einladung in ‹Das Dampfboot› sowohl in Deutschland wie in der Schweiz veröffentlicht wird, damit alle Dampfbooteigner aus beiden Vereinen erreicht werden.

Was wird bei der Bodenseewoche geboten?

- Kostenloses Einkranen bzw. slippen der Dampfboote am 8. und 9.6.
- Kostenlose Bereitstellung der Liegeplätze vom 8. bis 11.6. im Hafen Konstanz
- Kostenloses Bereitstellen von Holz für unsere Dampfboote während der Bodenseewoche
- Umfangreiches Rahmenprogramm während der gesamten Bodenseewoche.
- Die Freiheit, unser Tagesprogramm weitgehend selbst zu gestalten

Die Dampfbootwoche, die im Anschluss (12.6. bis 18.6.) stattfindet, wird uns mit Tagesausflügen, immer von Konstanz ausgehend, in alle Seeteile des Bodensees führen. Das genaue Programm ist noch in Bearbeitung und wird dann in einem kleinen Orgateam abgestimmt. Wir werden Orte anfahren, die uns in dieser Zeit eine Besonderheit bieten. Ich denke an die Insel Mainau, die Stadt Radolfzell, die in diesem Jahr ihre 750 Jahrfeier hat und noch weitere interessante Orte in Deutschland und der Schweiz. Sobald dieses Programm steht, bekommen Sie die Information. Um rechtzeitig für eine Unterkunft zu sorgen zu können, sende ich Ihnen folgenden Link zu den Hotels: [Link auf unserer Homepage]

Bitte geben Sie mir schnellst möglich Bescheid (Anmeldeschein), da gerade die Liegeplatzangelegenheit nicht so einfach zu organisieren ist.

Mit einem langen Pfiff grüßt

Andreas Ellegast

Mainaustraße 199
78464 Konstanz

Tel.: 07531 32748
Fax: 07531 34401
Mobil: 0171 2922469

Protokoll Vorstandssitzung 1/2017
vom 27. Februar 2017

Zeitdauer	von 18:15 Uhr	bis kurz vor 21:00 Uhr
Ort	c/o Rinderknecht & Partner	Wagistr. 21, Schlieren
Anwesend	Michael Neuer Beat Bolzern Kim Widmer Judith Neuer Koni Müller Isabelle Sahli Philipp Hausmann Aaron Aebi (ab 20:00 per Telefon zugeschaltet)	Vorsitz Protokoll Revisorin
Entschuldigt	Pierre Edgar Croci Ralph Sahli	 vertreten durch Isabelle Sahli

Trakt	Inhalt
1	**Der Präsident** begrüsst die Anwesenden. Zusätzlich zum anwesenden Vorstand nehmen heute teil: Philipp Hausmann neu als Verbindungsmann zur «IG Brienz», Isabelle Sahli als Revisorin und Stellvertreterin von Ralph Sahli
2	**Das Protokoll** der letzten Vorstandsitzung vom 18. November 2016, veröffentlicht im DAS DAMPFBOOT № 141, 4/2016, wird genehmigt und verdankt. Auf Verlesung wird verzichtet
3	**Veranstaltungen 2016**
3.1	**Debriefing Winterhöck Friedrichshafen** Der Winterhöck war gut besucht (ca 30 Personen), das Wetter war kühl, der Bodensee zeigte sich von seiner besten Seite – ganz ohne Nebel! Die Geldgeschäfte (Eintritt Zeppelin-Museum, Gruppenführung usw) muss Koni Müller noch genau ‹auseinanderbeineln›.
4	**Vereinsorganisation**
4.1	**Generalversammlung, Sonntag 09. April, in Baden** Die Organisation der GV wird besprochen (Anfahrt, Züge, Fussweg, Apéro, Menues, Führungen, Kostenübernahme, Zeitplan usw) Die Einladung wird zusammen mit Programm und Rechnung an die Mitglieder verschickt Die Traktanden werden im grossen Ganzen vom letzten Jahr übernommen:
4.1.1	Traktandum **Jahresrechnung 2016 und Budget 2017**
4.1.2	Traktandum **Wiederwahlen** – Zu wählen sind: Koni Müller — Chef Veranstaltungen — bisher Judith Neuer — Kassiererin — bisher Beat Bolzern — Vizepräsident — bisher Michael Neuer — Präsident — bisher Christian Beck — Revisor für das Jahr 2017 – 2020 — bisher Als Beisitzer (neues Mitglied Vorstand) zu wählen ist — Philipp Hausmann

4.1.3	Alle bisherigen Kandidaten stellen sich der Wiederwahl. Es sind keine weiteren Kandidaten gemeldet. Ueli Wegmann wird angefragt, ob er wie beim letzten Mal das Amt des Tagespräsidenten übernehmen kann
4.2	**Druckerei Aeschbacher** Die Offerte für den Druck der Billette 2017 bis 2019 wurde einstimmig genehmigt.
4.3	**Inserat «Schweizerferien mit Dampf»** Das von Michael Neuer konzipierte alljährliche Inserat für das oben genannte Heft wird genehmigt. Neu ist ein Hinweis auf den **«Tag des offenen Dampfschiffs»** eingebaut. Diskussion. Fazit: die Idee (nicht ein einzelnes Dampfboot ist «offen», sondern es ist ein nationaler Tag, jeder kann mitmachen) kommt gut an. Für das Jahr 2017 ist der **Sonntag, 25. Juni**, festgelegt worden. Bis zur GV sollen sich die Eigner überlegen, wer mitmachen will, und sich bei Michael Neuer melden. Die Boote und Orte werden danach aufs Internet gestellt Die Rückmeldungen zum «Tag des offenen Dampfschiffs» werden danach gesammelt und ausgewertet
5	**Jahresprogramm 2017 (2018)**
5.1	**Projekt «Frischdampf Thunersee» 2017** Aaron Aebi – der Organisator – wird per Telefon der Sitzung zugeschaltet Geplant ist der Standort Gwatt, maximal 12 Boote. Die Organisation ist auf gutem Weg. Das Programm ist interessant und abwechslungsreich. Eine Verlängerungswoche wird angedacht. Verschiedene Punkte werden diskutiert und vertieft, Anregungen, Tipps und Unterstützungsangebote werden ausgetauscht. Das ganze Projekt wird in diesem Heft auf zwei bis vier Seiten von Aaron vorgestellt.
5.2	**Vorschau Jubiläum 2018** Vieles hängt von der Standort-Frage ab. Michael Neuer (VSD) kontaktiert Josef Schuck (DDV).
6	**DS GEORDIE** Zu einer längeren Diskussion führte das Thema DS GEORDIE. Der Vorstand hat anlässlich der Vorstandssitzung 3/2015 vom 31. August 2015 ja beschlossen, die Familie Rutz bei der Überführung in eine neue Besitzer-Form so gut wie möglich zu unterstützen. Eine Analyse der Situation zeigt, wo die Problemfelder liegen. Der Vorstand informiert Werner Rutz detailliert über die Gedankengänge. Weitere Entscheide können erst vorbereitet werden, wenn die Machbarkeit abgeklärt und ein Geschäftsmodell vorgelegt werden kann.
7	**Information von der «IG Brienzersee»** Philipp Hausmann meldet, dass eine baldige Versammlung geplant ist, dass ein Führungswechsel ansteht, und dass das Jahresprogramm am Entstehen ist.

8	**Mitgliederausschluss** Einige wenige Mitglieder werden aus verschiedenen Gründen (jahrelang nicht bezahlt, nicht mehr auffindbar u.Ä.) aus dem VSD ausgeschlossen. Das wird einstimmig genehmigt
9	**Redaktion «DAS DAMPFBOOT»** Zusammen mit den zwei bis vier Seiten vom «Frischdampf Thunersee» gibt es wieder ein schön gefülltes Heft. Und wie immer: Beiträge der Mitglieder sind willkommen!
10	**Varia** Die Sumsi-Dampf-Garten-Bahn am Sarnersee plant ihr alljährliches Dampffest und möchte ein paar Boote einladen. Nähere Informationen folgen. Der DDV-Obmann Süd / Bodensee Andreas Ellegast informiert per Mail über die Bodensee-Woche. Die Einladung und weitere Planungsdetails sind im Heft ersichtlich.

Agenda

Vorstand

Wir empfehlen Interessenten, welche eine grössere Reise zu einer Veranstaltung antreten wollen, sich vorab beim Veranstalter über die Durchführung zu erkundigen. *Alle Angaben ohne Gewähr.*

Datum von / bis *kursiv = provisorisch*	Art und Ort der Veranstaltung Veranstalter	Weiterführende Infos www.
So 09.04.17	Generalversammlung VSD-ASV 10.00 Uhr in Baden / Atrium Hotel Blume	dampfbootfreunde.ch
05. – 09.04.17	Intermodellbau Dortmund	intermodellbau.de
Mo 22.05.17 So 28.05.17	DDV-Jahrestreffen in Lübeck und auf der Trave	dampfboot.de
Mo 20.05.17	Redaktionsschluss № 143	
Mo 29.05.17	2. Vorstandssitzung 2017	dampfbootfreunde.ch
Do 08.06.17 So 11.06.17	Internationale Bodenseewoche	internationale- bodenseewoche.com
Mo 12.06.17 So 18.06.17	Dampfbootwoche auf Rhein und Bodensee Organisation: Andreas Ellegast	siehe Seite 26
~~Fr 23.06.17~~ ~~So 25.06.17~~	Chiemgau- Dampffest Chiemsee / DE Bayern	fällt aus!
Mo 21.08.17	Redaktionsschluss № 143	
Mo 28.08.17	3. Vorstandssitzung 2017	dampfbootfreunde.ch
Fr 08.09.17 Mi 13.09.17	Dampfbootfahren auf dem Thunersee mit Anschlusswoche unter dem Motto: ‹frisch – unkompliziert – erlebnisorientiert›	dampfbootfreunde.ch siehe Seite 16 - 19
03. – 05.11.17	Echtdampf-Hallentreffen im Rahmen der Faszination Modellbau Friedrichshafen	echtdampf-hallentreffen.de
Mo 13.11.17	Redaktionsschluss № 144	
Fr 17.11.17	4. Vorstandssitzung 2017 mit Nachtessen	dampfbootfreunde.ch
Sa 05.05.18 So 06.05.18	Aarbon Classics – Bodensee	arbon-classics.ch
Do 10.05.18 *So 13.05.18*	35 Jahre DDV / *Feier am Bodensee* 35 Jahre VSD / Feier am Bodensee	dampfboot.de dampfbootfreunde.ch

+++ Bessere mobile Informationsversorgung für Mitglieder +++

Der VSD hat eine eigene Info-Telefonnummer: 041 511 45 93

Auf dieser Nummer kann über die Durchführung von Veranstaltungen (zB. bei unsicherer Wetterlage) sowie über Publikumsfahrten informiert werden.

Vorgehen: Mail mit Text an Tobias Ernst [ernst.tobias@bluewin.ch] oder bei fremdsprachigen Texten auf den Telefonbeantworter von Tobias Ernst unter 041 397 04 51.

Aktuelle Termine immer unter: **www.dampfbootfreunde.ch**

Um **Terminkollisionen** zu vermeiden, bitten wir die Veranstalter um rechtzeitige Angabe der Daten unter: dampfbootfreunde@bluewin.ch

Falls jemand Lust verspührt ...

Von Ivars Jankavs, Smilgas Shipping S&P, Riga, Latvia haben wir das folgende Angebot erhalten:

m/v "Mashinist - ex tug / gebaut 1957 in Russland
Länge 32,5 m, Breite 8 m, Tiefgang 4,1 m; Maschine mit 368 kW

Fotos:
Smilgas Shipping S&P, Riga
www.smilgas.com

Die ganze Dokumentation (2 Seiten) werden bei uns unter
www.dampfbootfreunde.ch
im Bereich Marktplatz publiziert.

Vereinigung Schweizer Dampfbootfreunde
Association Suisse des Vapeurs
Associazione Svizzera dei Vaporetti
www. dampfbootfreunde.ch
dampfbootfreunde@bluewin.ch

VSD-ASV

Jahresmitgliedschaft:
Fr. 90.~ pro Person
Fr. 120.~ für Paare
Dampferzeitung inkl.

Besuchen Sie uns unter
www.dampfbootfreunde.ch
Info-Telefon: **041 511 45 93**

Nationaler Tag des
offenen Dampfbootes
Sonntag
25. Juni

Vor mehr als 30 Jahren wurde die Vereinigung Schweizer Dampfbootfreunde gegründet. Heute sind knapp 200 Mitglieder mit mehr als 40 Dampfbooten auf in- und ausländischen Seen und Flüssen unterwegs. Wir pflegen Kontakte zu Partnervereinen im In- und Ausland, tauschen rege Fachwissen aus und organisieren gemeinsame Veranstaltungen. Viele unserer Boote fahren mit Holz aus heimischen Wäldern und somit CO_2-neutral. Die Vereinigung Schweizer Dampfbootfreunde heisst Dampfbootbegeisterte, Dampfbooteigner und deren Familienmitglieder herzlich willkommen an Bord!