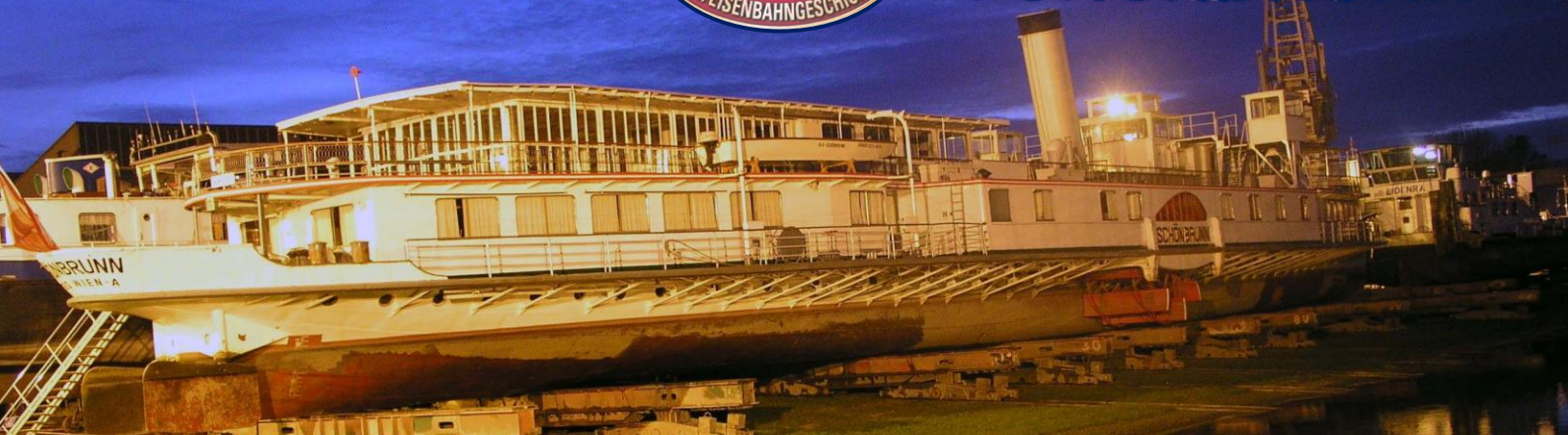




Dampfschiff

SCHÖNBRUNN



EIN SCHIFF ERINNERT SICH...

Das Zeitalter als die Dampfmaschine die Welt revolutionierte, ist längst vorbei. Die elektronische Revolution schickt sich an, einmal mehr die Welt zu verändern, aber die „SCHÖNBRUNN“ ist noch immer unterwegs. Einer der allerletzten Schaufelraddampfer und einer der letzten Zeugen jener glorreichen Tage, als der Dampf der Welt neue Hoffnung gab ...

Die „SCHÖNBRUNN“ wurde mit ihren Schwesterschiffen „Wien“ und „Budapest“ 1912/13 in der DDSG eigenen Werft in Budapest (Obuda) in einer der letzten Serien der Personenraddampfschiffe gebaut. Die „WIEN“ sank 1936 bei einer Kollision mit der Reichsbrücke in Wien, der Dampfer „BUDAPEST“ diente im Originalzustand noch bis in die beginnenden Siebzigerjahre des vorigen Jahrhunderts, wurde aber dann in der Schiffswerft Korneuburg abgewrackt.

Die „SCHÖNBRUNN“ ist der einzige Überlebende von mehr als 300 Dampfern, die unter der Flagge der DDSG fuhren, der ältesten, 1829 gegründeten Reederei an der Donau.

Die Hauptabmessungen der „SCHÖNBRUNN“ betragen 74,62 m x 8 m (15,78 m über alles, einschließ-

lich Radkästen). Ihr größter Tiefgang erreicht knapp 1,73 m. Dieser Tauchtiefe entspricht eine Wasserverdrängung von 648,8 t (dazu im Vergleich der Leerzustand: 486,7 t bei 1,335 m Tiefgang).



Die „LISL“, so heißt ihre Maschine, ist eine schräg liegende Heißdampf-Compoundmaschine mit einem Hoch- und einem Niederdruckzylinder – sie ist das Herz eines echten Dampfers und noch immer in jenem Zustand, indem sie 1912 eingebaut wurde. Bei 48,5 UpM beträgt ihre Maschinenleistung 710 PSe.

Die Seitenräder mit einem Durchmesser von 4020 mm haben je 8 Stück, 3150 mm x 750 mm große gebogene Schaufeln, die durch einen Excenter so eingestellt werden, dass jeweils die drei eintauchenden Schaufeln senkrecht zur Wasseroberfläche stehen (Patenträder nach Morgan – Galloway).

Für die Bewegung der beiden Balanceruder sorgt eine kleine zweizylindrige Dampfmaschine. Selbstverständlich kann auf Handbedienung umgeschaltet werden.

Der Dampf kommt aus zwei schwerölbefeuerten Flammrohrkesseln mit

je zwei Brennern, die 1954 von der Österreichischen Schiffswerft AG in Linz bei der Umrüstung von Kohlefeuerung auf Schwerölbetrieb eingebaut wurden. Die Kessel arbeiten mit einem Betriebsdruck von 10,5 bar. Damals erhielt auch das Schiff sein heutiges Aussehen (Aluminiumaufbauten). Der immer steigende Bedarf nach elektrischer Energie wird seither durch 2, hinter dem offen einsehbaren Maschinenraum, abgeschottet liegende Dieselgeneratoren gedeckt.

Die „SCHÖNBRUNN“ ist nicht nur das letzte Raddampfschiff auf der Donau, sie ist auch das Modernste.

Seit 1974 wurden von der ehemaligen DDSG Donaureisen GmbH weitere umfangreiche Umbauten durchgeführt, um das Schiff, soweit wie möglich, den steigenden Anforderungen der Fahrgäste anzupassen. Im Winter 1985/1986 wurde die „SCHÖNBRUNN“ aus dem fahrplanmäßigen Linienverkehr Wien – Linz – Passau, nicht zuletzt aufgrund der hohen Personal- und Betriebskosten, abgezogen. Das Fahrzeug sollte gemäß dem neuen Konzept fortan nur noch für Nostalgiefahrten und Sondereinsätze herangezogen werden. Für diesen Zweck ließ man den ganzen Innenraum im Zeitgeist der Jahrhundertwende neu gestalten.

Von nun an konnte sie sich von ihrer besten Seite zeigen und den Zauber eines gut ausgerüsteten, klassischen Dampfschiffes ausspielen.



Es gibt elegante Salons, alles, was man an Bord eines erstklassigen Flussschiffes der Jahrhundertwende zu finden erwartet. Das Schiff fasst 900 Personen – alle werden daher stets genug Ellenbogenfreiheit haben, sei es im Inneren oder auf den offenen Decks. Das Heck wurde verglast und in eine Veranda verwandelt – den so genannten Wintergarten, wo man auch an windigen Tagen die Szenerie der blauen Donau unbeschwert genießen kann.

„Eine Reise auf der ‚SCHÖNBRUNN‘ wird zu einem einzigartigen Erlebnis, welches kein anderes Donauschiff bieten kann. Andere Schiffe mögen den gleichen Komfort bieten, aber ohne das einmalige und ganz besondere Dampferlebnis“, schrieb man damals.

Doch diese Phase währte nicht lange. Bald stellte sich heraus, dass der personalintensive Dampfbetrieb mit hauptberuflichen Mitarbeitern nicht kostendeckend zu führen war. So kam es wie es kommen musste. 1988 erfolgte die Außerdienststellung der „SCHÖNBRUNN“. Sie ging in Budapest als schwimmendes Casino vor Anker. In dieser Zeit wurden nicht immer dem Charakter des Schiffes entsprechende Umbauten durchgeführt.

Im Anschluss an die Verwendung als Casinoschiff schleppte man die „SCHÖNBRUNN“ – sie war zu diesem Zeitpunkt nicht mehr fahrfähig – zur OÖ Landesausstellung 1994 nach Engelhartzell, wo sie als Ausstellungsschiff diente.

Als sich nach der Beendigung der Landesausstellung keine Verwendung für sie mehr fand, drohte ihr die Verschrottung! Doch es kam anders.

1995 erwarb die Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGEG) von der DDSG das alte Dampfschiff „SCHÖNBRUNN“ um den symbolischen Preis von einem Schilling plus 20 Groschen Umsatzsteuer (!).

Die ÖGEG setzte sich als Ziel, die „SCHÖNBRUNN“ zu erhalten – aber – was damals noch keiner ahnte, es

sollte noch ein langer mühsamer Weg bis zur ersten Fahrt werden. In den folgenden 5 Jahren bis ins Frühjahr 2000, mussten von unseren unentgeltlich tätigen Mitarbeitern ca. 20.000 Arbeitsstunden geleistet werden, um endlich am 17. Oktober 2000 zur ersten Fahrt seit 12 Jahren auszulaufen. Diese 1. Probefahrt und die darauf folgende am 18. Oktober 2000 war Ziel jenes Weges, den man im Herbst 1995 eingeschlagen hatte.

In den Wintern 2003/2004 und 2004/2005 wurde in Eigenregie die Kesselanlage in Zusammenarbeit mit dem TÜV und Sponsoren vollständig überholt.

2005/2006 wurde das Unterschiff überholt und der Echoloteinbau vorbereitet.

2006/2007 konnte die Radaranlage erneuert werden. Nun steht uns ein Tagsicht radar zur sicheren Navigation bei Nebel zur Verfügung.

2007/2008 erfolgte eine Revision am Hochdruckzylinder, bei der einige Verschleißteile getauscht werden mussten.

Dank der laufenden Wartung und Instandhaltung der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte ist die „SCHÖNBRUNN“ wieder in einem voll fahrfähigen Zustand und wird uns und unseren Kindern als einzigartiges Denkmal seiner Zeit hoffentlich noch lange erhalten bleiben.

WIR ÜBER UNS

Wir, die **Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte**, freuen uns immer wieder über die zahllosen begeisterten Passagiere. Sie bestätigen unseren eingeschlagenen Weg, der betriebsfähigen Erhaltung des mittlerweile denkmalgeschützten Dampfschiffes „SCHÖNBRUNN“.

Tatkräftige Helfer – aber auch Spender und Sponsoren – die uns unterstützen wollen, kontaktieren bitte Herrn Rathwallner (+43 664 3526957) oder wenden sich bitte einfach an die Bord-Besatzung.

UNSER ANGEBOT

Ausflugsfahrten laut Fahrplan
Charter – das Schiff exklusiv für Sie

MOTORZUGSCHIFF „TRAISEN“



Das ursprünglich für Rangierzwecke des „kalten“ Dampfschiffes „SCHÖNBRUNN“ angeschaffte **Motorzugschiff „TRAISEN“** wurde gemeinsam mit dem „AMS – Arbeits-

marktservice“ und „**FAB** – Verein zur Förderung von Arbeit und Beschäftigung“ originalgetreu generalssaniert. Mehr als ein Jahrhundert lang prägten **Schleppverbände** mit Zugschiffen den Frachtverkehr auf der Donau – heute ist die revitalisierte „TRAISEN“ die letzte Einheit ihrer Klasse und wir freuen uns, sie im klassischen **DDSG-Outfit** der Öffentlichkeit präsentieren zu können. Die Kapazität des Fahrzeuges beträgt ca. **80 Personen**.

Rechtsform: Gesellschaft mit beschränkter Haftung | FN 141569s, Landesgericht Linz | **Medieninhaber (Verleger):** Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte GmbH, 4018 Linz, Postfach 11 | **Verlags- & Herstellungsort:** Linz / Donau | **DVR:** 0861308 | **Layout:** [mantler.design | krems] | 2009

Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte – Dampfschiff „SCHÖNBRUNN“

Postfach 11, 4018 Linz | 0664 / 501 30 68 | 0664 / 508 76 64 (10-17 Uhr) | schoenbrunn@oegeg.at | www.oegeg.at

