

SCHÖNBRUNN

Legendy pod parou

Nejoblíbenějšímu dunajskému kolesovému parníku pomohl v začátcích kompresor Kaeser.



Schönbrunn kotví před Vilshofenem
Foto: Dr. Guserl

Ačkoliv „stará dáma“ bude brzy slavit své narozeniny, je stále ještě jednou z nejrychlejších lodí na Dunaji. Jako parádní kousek c & k umění lodního stavitelství fascinuje SCHÖNBRUNN nejen krásou, ale i originální udržovanou technikou. Je to jediný parník, který zde zbyl z dřívějších více než 300, které kdysi jezdily pod vlajkou Dunajské paroplavební společnosti (Donau-Dampschiffahrts-

Gesellschaft (DDSG)). Postaven byl v roce 1912 v loděnici v Obudě v Maďarsku. Do roku 1985 se plavil podle jízdního řádu mezi Vídní a Pasovem. V roce 1988 byl postaven mimo službu a odvezen do Budapešti, kde fungoval jako zakotvené plovoucí kasino. V roce 1994 byl již provozu neschopný SCHÖNBRUNN při Hornorakouské zemské výstavě v Engelhartszellu

pouhým výstavním exponátem. Potom měl být SCHÖNBRUNN sešrotován. Doslova a do písmene v poslední minutě získala loď Rakouská společnost pro historii železnic (Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGEG)) od Rakouské republiky za symbolickou částku 1 šilink + 20 grošů dané z přidané hodnoty. Tento spolek, specializovaný na historické železnice,

se nyní stal vlastníkem lodi a otevřela se před ní velká výzva.

Hledají se idealisté a sponzoři

Když ÖGEG v roce 1995 převzala loď, našla ji v politováníhodném stavu. Vybavení, včetně salónu v krásném secesním stylu, bylo zcela zničené. Během 20 000 dobrovolnických pracovních ho-

din opravili členové spolku ÖGEG loď opět tak, aby byla schopná plavby, takže se 17. října 2000 po 12 letech opět mohla vydat na svoji první cestu. Byl to obrovský zážitek pro všechny, kteří pomáhali, a zasloužená odměna za pětiletou námahu. Projekt SCHÖNBRUNN je i do budoucna odkázán na práci dobrovolníků a penězí sponzorů. Všichni účastníci – od

topiče až po kapitána – pracují zadarmo s cílem zachovat krásnou starou dámu pro příští generace.

Kompresor Kaeser je vždy u toho

Ukrytý v kotelně pomáhá i šroubový kompresor Kaeser. Podporuje náročnou proceduru roztopení kotle. SCHÖNBRUNN jezdí totiž na těžký olej, který



Technické údaje a kontakt:

Domovský přístav	Linz
celková délka	74,62 metru
šířka přes kryty koles	15,78 metru
výtlač	440 tun
počet cestujících	900
Sdružený parní stroj	
jmenovitý výkon	707 PS
nejvyšší výkon	1200 PS
tlak v kotli	10,5 bar
průměr lopatkového kola	4020 mm
SCHÖNBRUNN si lze pronajmout na pořádání akcí – zakotvený i plující.	
Informace a rezervace:	
Tel.: +43 664 5013068	
E-mail: schoenbrunn@oegeg.at	

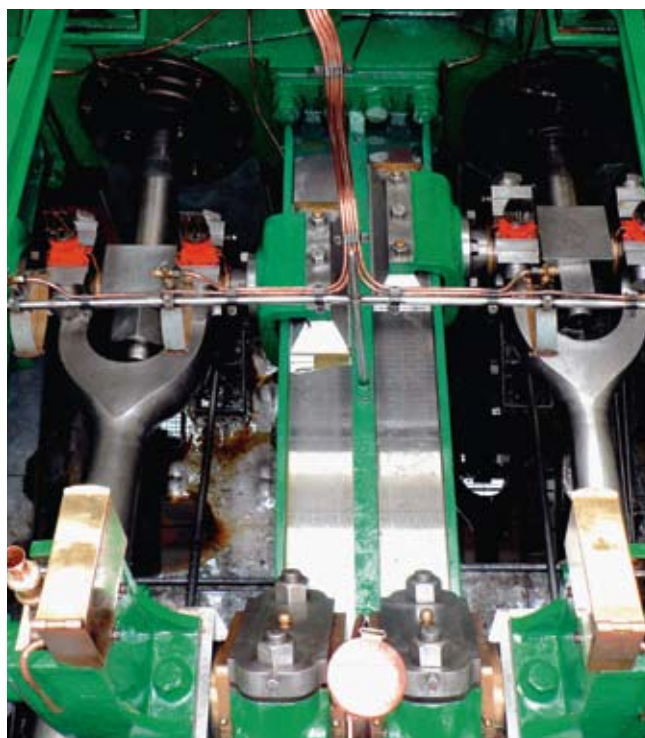
ÖGEG, Spolek o tisících PS

V roce 1974 založili přátelé železnice v Linzi ÖGEG, Rakouskou společnost pro historii železnic. Idealismu členů spolku mohou poděkovat za záchranu před sešrotováním mnohá historická železniční vozidla a dvě lodě.

Zvláštní oblibě se těší dráha vedoucí Steyerským údolím, nejstarší 760 mm úzkorozchodná železnice v Rakousku. 17 km dlouhý úsek mezi místním nádražím Steyer a Grünburgem pravidelně projíždějí parní vlaky.

Pozoruhodné železniční a hornické muzeum v hornorakouském Ampflwangu je dalším velkým projektem ÖGEG. Zájem se zde soustředí především na velké parní lokomotivy.





je ve studeném stavu pro spalování příliš hustý. Během provozu udržuje horká pára v topných spirálách vedených zásobníkem požadovanou viskozitu oleje. Poněvadž během roztápění ještě není pára k dispozici, hořáky jsou místo těžkého oleje zásobovány naftou, která se na vstupu do spalovací komory rozprašuje stlačeným vzduchem. Díky tomu trvá roztopení parního kotle SCHÖNBRUNNU „pouze“ šest až deset hodin – místo až tří dnů, které byly potřeba než se kompresor začal používat.

Práce v potu tváře na hořících (nahore vlevo)

„LISL“ – tak se jmenuje stroj, který je ještě v původním stavu z roku 1912: příčně uložený sdružený parní stroj vždy s jedním válcem vysokého a nízkého tlaku (nahore)

*Dole: dva parádní kusy ze sbírky vozidel ÖGEG ve Wachau
Foto: Dr. Loidl*

