

Die Geschichte des Salon-Raddampfer Wilhelm Tell II

Erbauer	Gebrüder Sulzer AG Winterthur
Jahrgang	1908
Kapazität	1000 Personen
Länge	63,0 m. Breite 14,3 m. Gewicht leer 320 Tonnen
Leistung	700 PS über eine Zweizylinder Heissdampfmaschine Geschwindigkeit max. 27,6 Km/h, ø Kursgeschwindigkeit 23 Km/h
Besatzung	9 Personen. Kapitän, Steuermann, Kassier, Untersteuermann, Kontrolleur, Matrose, Maschinist, Untermaschinist und zusätzl. bei Kohle ein Heizer
Spezielles	Besass hervorragende nautische Eigenschaften Schwesterschiff von DS Schiller

Bord-Eintragungen

1907	Ein weiteres Schiff vom Typ Schiller wird in Auftrag gegeben, und erhält den Namen Wilhelm Tell. Der vorgängige Namensträger des " Tell's " der " Wilhelm Tell I " Jahrgang 1864 wurde in Reuss umgetauft und 1915 aus dem Verkehr gezogen.
1908	17. August fahrplanmässige Inbetriebnahme des " Wilhelm Tell II "
1922	Aufbau des Steuerhauses (Bis dahin mit offenem Steuerstand gefahren)
1949/50	Umbau von Kohle auf Schwerölfeuerung
1961	Aufbau des Ersatzkamin's von der " DS Uri "
1968	Letzte Hauptrevision
1970	Das neue Motorschiff " Gotthard " ersetzt den " Wilhelm Tell " und nicht wie ursprünglich geplant die " Unterwalden ". Sie erfüllte die damalige Notwendigkeit eines versenkbaren Kamins, für die Passierung der alten Achereggbrücke. 4. Oktober letzte Fahrt mit Kaptiän Rigert und seiner Besatzung
1971	Die SGV verkauft den " Wilhelm Tell " an die Familie E. Räber und sichert damit die weitere Existenz des Raddampfers. In 13'800 Stunden wurde der " Tell " in ein Schiffrestaurant umgebaut. Der Dampfkessel musste der vergrösserten Küche weichen, so dass sie der Anforderung einer modernen Hotelküche entspricht. Der nun mit Warmluft beheizbare Schiffskörper, sorgt dann auch bei kalten regnerischen Tagen für die nötige Atmosphäre.
1972	2. Juni feierliche Eröffnung des Schiffrestaurants Wilhelm Tell.
1980/89	Kontrolle und Revision der Schiffsschale auf dem Trockendock der SGV.
1995	1. April Übergang in die zweite Generation des Familienbetriebes. Renovation des Mitteldeck's, der Bar und der Kajute. Verlängerung der Öffnungszeiten von 6,5 auf 9 Monate.
1997	Kontrolle und Revision der Schiffsschale auf dem Schwimmdock. Die Böden der Aussendecks werden komplett neu angefertigt.
1998	Jan. + Feb. Renovation des Speisesalons. Verlängerung der Öffnungszeiten auf 10 Monate. Juni, Eröffnung der Open-air Bar auf dem Sonnendeck.
2000	Die Heizanlage wird den neuen Bedürfnissen angepasst.
2001	Das obere Vorderdeck erhält eine Plane wie zu Anfangszeiten.
2002	Renovation der Küche und Kühlräume. Umstieg auf Induktionskochherd.
2003	1. Kochlehrling schliesst erfolgreich seine Berufslehre ab.
2004	1. Service-Lehrtochter besteht mit Bravur die Abschlussprüfung.
2005	Jahrhunderthochwasser im August. Der Betrieb bleibt eine Woche geschlossen. Die 3. Schiffsgeneration ist am 20.Oktober geboren. Maya Räber
2006	Q1, Qualitäts-Zertifizierung erhalten. Zwei Sonnenkollektoren auf dem Dach erwärmen in Zukunft unser Warmwasser. Nominiert bei Best of Swiss Gastro.
2008	17. August . 100 Jahre Wilhelm Tell. Erfreuliche Aufnahme in „Guide bleu“ dem Gastrokritiker und Restaurantführer.
2009	Jan. Revision der Schiffsschale auf dem Schwimmdock der SGV während vier Wochen.



Fakten und Gerüchte

Ziel und Vision ?

- Den Raddampfer für weitere Generationen sichern.
- Mit unseren Gästen eine kulinarische Kreuzfahrt unternehmen.
- Unter dem Motto, paradiesisch essen mit ferienmässigem Ambiente.

Schwimmt dieses Schiff ?

Zum Glück ja. Sonst wäre der Salon bei Hochwasser ein Aquarium.

Ist der Rumpf einbetoniert ?

Der mittlere Teil vom Schiff ist anfänglich mit Beton ausgegossen worden um die nötige Stabilität zu erreichen, als Ersatz für den Dampfkessel, was für den Bau der Küche zusätzlich von Vorteil war.

Darf der Wilhelm Tell an diesem Standort bleiben ?

Ja. Bei der neuen Gestaltung der Uferpromenade wurde nun der Tell auch mitberücksichtigt. Man erkannte den städteplanischen sowie den touristischen Wert des Radampfers am Schweizerhofquai.

Könnte der Wilhelm Tell wieder fahrtüchtig gemacht werden?

Theoretisch Ja.
Praktisch Nein

Der Aufwand wäre viel zu gross dieses Schiff wieder fahrtüchtig zu machen. Das Unterdeck ist komplett verbaut, so dass es in erster Linie einem Restaurant am zweckdienlichsten ist. Die Hülle, ein Teil der Maschine und das Herzblut ist noch vom alten Dampfer erhalten.

Der Standpunkt der SGV aus unserer Sichtweise.

Aus unserer Sichtweise ist das Bestreben der Schifffahrtsgesellschaft ist die fünf fahrenden Dampfer fahrtüchtig zu erhalten und bestmöglich mit Fahrten auszunutzen. Das das nötige Kleingeld mit Hilfe von Dampferfreunden zusammen gebracht werden könnte, um den Wilhelm Tell wieder einsatzbereit zu machen steht ausser Zweifel. Jedoch wäre fraglich ob der zusätzliche finanzielle Aufwand für den rentablen Betrieb von sechs Dampfer gewährleistet wäre.
Wir stehen im guten Kontakt zu der SGV und arbeiten erfolgreich zusammen.

Erhalten Sie Unterstützung vom Bund oder einer Institution ?

- Nein, wir sind ein selbsttragendes Familienunternehmen.
- 5 % vom Umsatz gehen an den Unterhalt vom Tell.

Ist Edi Räber ein echter Kapitän ?

Von einem fahrendem Dampfer ganz bestimmt nicht, höchstens ein Matrose. Sein Fahrausweis der Kategorie A reicht aus Motorschiffe ohne Fahrgäste auf Binnengewässer zu manövrieren.
Jedoch für informative so wie repräsentative Zwecke ist er als Gastgeber der Kapitän vom Wilhelm Tell.

Wer macht den Unterhalt ?

Wir haben das ganze Jahr einen Maler angestellt der für den nötigen Unterhalt besorgt ist.