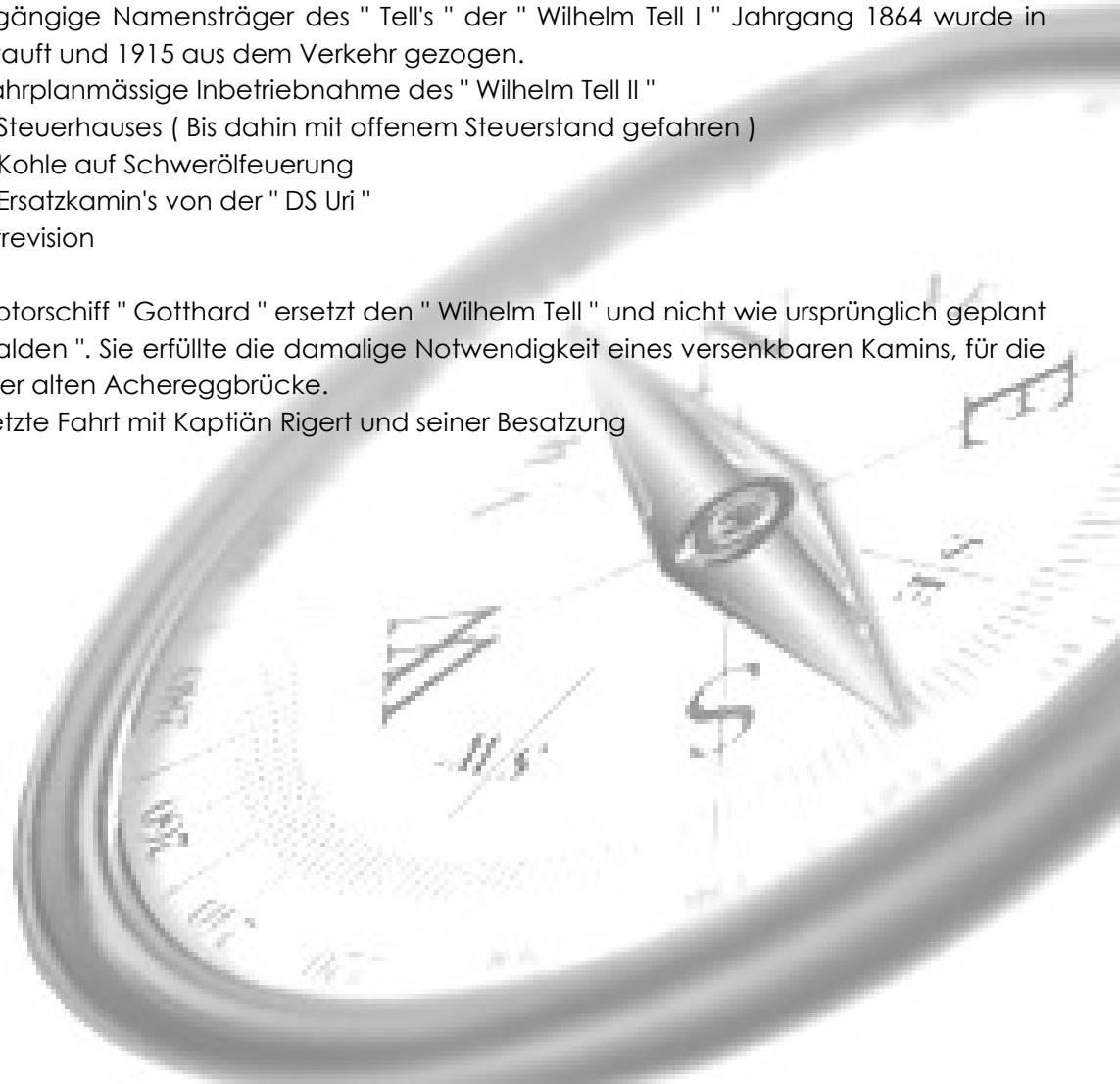


Die Geschichte des Salon-Raddampfer Wilhelm Tell II

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



Visionär, Eduard Räber Senior 1935-2002

Er war überzeugt, dass Dampfschiffe auf dem Vierwaldstättersee nie aussterben werden. Als Matrose bei der Schifffahrtsgesellschaft war Eduard Räber Senior unermüdlich unterwegs, die nötigen finanziellen Mittel zu beschaffen, um seinen Traum zu verwirklichen. Im Alter von 36 Jahren kaufte er, dass dem Untergang geweihte Dampfschiff von der Schifffahrtsgesellschaft ab und läutete damit den Startschuss für die Dampferbewegung ein. Seit dieser Zeit dient das Dampfschiff Wilhelm Tell als schwimmendes Restaurant in der Luzerner Seebucht.

- 1971 Die SGV verkauft den " Wilhelm Tell " an die Familie Edi 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.**
Der gelernte Koch **Eduard Räber jun.** Verlängerte die Öffnungszeit von 6.5 auf 9, später auf 12 Monate.
Renovation vom Mitteldeck, der Bar und der Kajüte.
- 1997 Kontrolle und Revision der Schiffsschale** auf dem Schwimmdock.
Die Böden der Aussendecks werden komplett neu angefertigt.
Jan. + Feb. Renovation des Speisesalons. Verlängerung der Öffnungszeit auf 10 Monate. Juni, Eröffnung der Open-air Bar auf dem Sonnendeck.
- 2000 Die Heizanlage wird den neuen Bedürfnissen angepasst. Warmwasserradiatoren im Ankerstübli und in der Kajüte.
- 2001 Das obere Vorderdeck erhält eine Plane wie zu Anfangszeiten.
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.
2006 **Q1, Qualitäts-Zertifizierung erhalten. Zusätzlich nominiert bei Best of Swiss Gastro.**
Zwei Sonnenkollektoren auf dem Dach erwärmen in Zukunft unser Warmwasser.
- 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.**
- 2010 **Die verschollene Schiffsglocke kehrt aus dem SGV Archiv zurück zu uns an Bord.**

- 2014 Bardeck wird im Herbst und Winter zum Fonduedeck.
- 2015 Ölheizung vom Salon wird durch eine Luft / Wärmepumpe ersetzt.
- 2016 Panoramadeck erhält ein komplett neues Dach, mit Kedersystem.
- 2017 Vorder- / Bardeck. Die Plane/ Dach wird komplett revidiert.
- 2023 Nach 14.Jahren kommt die 5. Revision der Schale. Infolge Corona musste die Renovation verschoben werden, da die Kosten nur durch erwirtschaftete Eigenmittel aus unserer Gastronomie, und ohne externe finanzielle Unterstützung finanziert werden musste.
- Ca 10% der Schale wurden ausgetauscht und der ganze Rumpf wieder komplett durch die Shiptec (SGV) gestrichen. Dauer 4 Wochen.
- Im Innenbereich war ein Team vom Wilhelm Tell unter der Leitung von Fabian Bürkli im Einsatz um die Küche zu vergrössern und zu renovieren. Fabian Bürkli ist seit 2011, vollzeitlich für den Unterhalt der Wilhelm Tell zuständig.
- Wiedereröffnung am 10.März 2023. Kosten im 6-stelligen Bereich.
- 2023 Lisa Kurmann erhält die Ehrenmeldung im Bereich Servicefach.

Zum Betrieb

Seit 1972 im Familienbesitz
 25 Mitarbeiter
 Bis 5 Familienmitglieder im Einsatz.
 Jahresbetrieb
 11:30 bis 23:00 Uhr
 Montag und Dienstag Ruhetag
 Bekannt für Fondue Chinoise und Käsefondue, wo frisch am Tisch zubereitet wird.

Zeitweise sind bis zu 3 Generationen seit über 50 Jahren im Einsatz.
 Die Tauchgruppe Poseidon Luzern taucht regelmässig zur Kontrolle den Rumpf ab, um Korrosionsschäden und Muschelbefall frühzeitig zu erkennen.

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 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 ?

Während der Bauzeit vom Tiefbahnhof wird das Schiff an eine andere Landungsbrücke verschoben.

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.
- 6 % vom Umsatz gehen an den Unterhalt vom Tell.

Ist Edi Räber ein echter Kapitän ?

Von einem fahrendem Dampfer ganz bestimmt nicht, höchstens ein kleiner Matrose. Sein Fahrausweis der Kategorie A reicht aus um 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 Techniker angestellt der für den nötigen Unterhalt besorgt ist.