

Kontakt

Kettenschleppdampfer "Gustav Zeuner"
Werner-Heisenberg-Straße in 39106 Magdeburg
Vorankündigung: Telefon 0391 4095 -180
Mobil 0151 1293 0997

Öffnungszeiten siehe Internet unter:

www.kettendampfer-magdeburg.de



So finden Sie uns:

Vom Universitätsplatz kommend auf die Waltherrathenau-Straße Richtung Burg fahren. An der Kreuzung Ecke Sandtorstraße links abbiegen. An der Ampel rechts in die Joseph-von-Fraunhofer-Straße einbiegen. Den Kreisverkehr an der zweiten Ausfahrt verlassen. Folgen Sie der Straße und biegen Sie links ab. Die Joseph-von-Fraunhofer-Straße wird zur Werner-Heisenberg-Straße.

Mit freundlicher Unterstützung von:



Gesellschaft für Innovation,
Sanierung und Entsorgung mbH

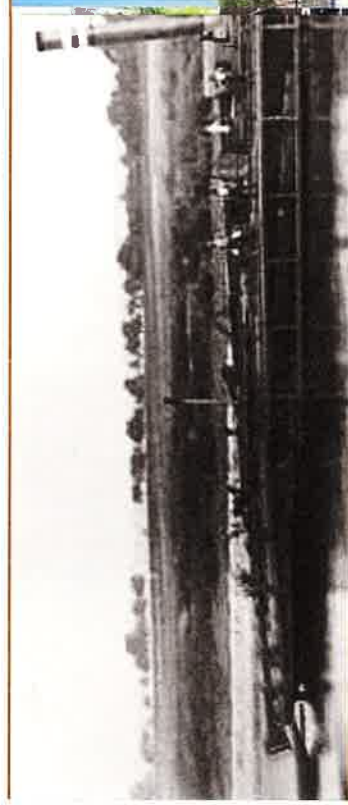


Kettenschleppdampfer "Gustav-Zeuner"

Der einzige erhaltene
historische Kettenschleppdampfer der Elbe

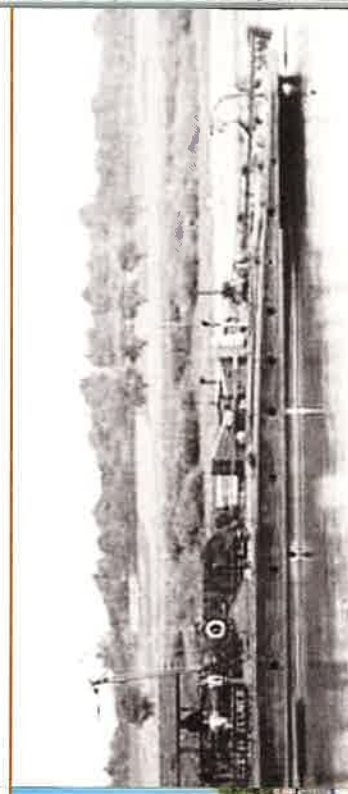
Die Geschichte der „Gustav Zeuner“

1894 wurde die "Gustav Zeuner" als erster Ketten-
schleppdampfer der zweiten Generation in Dresden-
Übigau gebaut und verkehrte von 1895 bis 1931 auf
der Elbe. Danach wurde das Schiff außer Dienst ge-
nommen. Bis 1960 standen wechselnde Nutzungen
des Schiffkörpers auf der Tagesordnung.



Der Erfinder des Wasserstrahl-Turbinenantriebes

Wer sich in der Schifffahrt auskennt weiß, dass es
Wasserstrahlturbinen waren, die dem Ketten-
schleppdampfer erstmalig eine von der Kette
unabhängige Taifahrt ermöglichten. Erfinder des
Wasserstrahl-Turbinenantriebs und Begründer der
technischen Wärmelehre war Prof. Dr. Gustav
Anton Zeuner.



Nach der Beräumung und De-
montage begann am 1. Juli
2006 die detailgetreue Re-
konstruktion und Restaura-
tion durch die GISE mbH in
Zusammenarbeit mit dem
Jobcenter ARGE Magdeburg
GmbH, die Ende 2010 ihren
Abschluss fand.

Seitdem präsentiert sich der Kettenschleppdampfer
"Gustav Zeuner" als wichtiges und für die Elbe
einzigartiges technisches Denkmal der Ketten-
schifffahrt. Das Schiff hat seinen Liegeplatz im
Magdeburger Wissenschaftshafen und gestaltet
sich zunehmend zum Besuchermagnet für die
Magdeburger und ihre Gäste aus Nah und Fern.



Er wurde am 30.11.1828 als
Sohn eines Tischlers in Chem-
nitz geboren. Von 1848 bis
1851 studierte er an der Berg-
akademie Freiberg Mechanik
und Bergmaschinenlehre. Im
Jahr 1853 promovierte
Zeuner in Leipzig über das
Foucaultsche Pendel. 1855 bis
1871 übernahm er die Professur für Mechanik und
theoretische Maschinenlehre am Eidgenössischen
Polytechnikum Zürich. Unter seinen Doktoranden
waren auch Conrad Röntgen und Carl von Linde.
1873 bis 1890 wurde er Direktor vom Polytechni-
kum in Dresden und baute es zur Technischen
Hochschule aus. In dieser Zeit veröffentlichte Gustav
Zeuner u.a. auch seine Vorlesungen über die
Theorie der Turbinen. Gustav Zeuner starb am
17. Oktober 1897 in Dresden.

Die Maße und Bauart

Bei einer Länge von 55,13 m und einer Breite von 8,42 m betrug der Tiefgang dieses Kettenschleppdampfers leer 0,7 m und beladen 0,95 m. Der Schiffskörper besteht aus einer genieteten Stahlkonstruktion. Die Decks im Kessel- und Maschinenbereichs sowie unter der Kettenrinne sind aus Stahl, alle weiteren aus Kiefernholz gefertigt.



Die Kette, welche im Fluss lag, wurde vom Bugausleger des Kettenschiffdampfers aufgenommen, lief über die Kettenrinne durch das Bellingrath'sche Greifrad und wurde über den Heckausleger wieder in den Fluss abgelegt. Die Bolzen des Greifrades erfassen dabei die Kette, wodurch sich der Dampfer direkt an der Kette entlangziehen konnte. Der zweite Antrieb mit zwei Wasserstrahl-Turbinen

Die Crew

Sie bestand aus einem Kapitän, einem Maschinisten, zwei Heizern, einem Steuermann und zwei Bootsmännern.

Die Ausstattung

Wichtigster Ausrüstungsgegenstand war das Schleppgeschirr mit zwei Schlepptauen und zwei Dampfwinden. Ebenso unverzichtbar waren für einen reibungslosen Schiffsbetrieb ein Schlepphaken sowie jeweils am Bug und am Heck ein Anker mit Ankerkran und Handankerwinden.

Der Antrieb

Das Kettenschiff hat zwei Antriebsmöglichkeiten. Der erste Antrieb, der mit Bellingrath'schem Greifrad und Kette ausgestattet war, wurde bevorzugt für die Bergfahrt eingesetzt. Das Greifrad mit einem Durchmesser von 2,32 m, bezogen auf die Mitte der Greiferbolzen, ist dabei mittelschiffs angeordnet.

nach Zeunerscher Bauart ließ den Dampfer aus der Kette laufen. Dadurch wurden die Ketten geschont, komplizierte Begegnungsmanöver vermieden und eine wesentlich bessere Manövrierfähigkeit in Häfen gewährleistet. Die vorgenannten Turbinen sind back- und steuerbordseitig montiert. Wichtig für die Schiffssteuerung erwiesen sich Buk- und Heckruder, welche vom Steuerstand aus bedient werden konnten.

Die Dampfmaschine

Die beiden Dampfmaschinen des Schiffes hatten gemeinsam eine Leistung von 180 PS und trieben über Wellen und Kupplungen das Greifrad mit Getriebe oder alternativ die Turbinen an. Der Dampf-erzeugung diente der zylindrische Schiffsessel mit 2,5 m Durchmesser.

Weitere Informationen zur "Gustav Zeuner":

www.kettendampfer-magdeburg.de

Das Kettenschleppschiff zweiter Generation

In der ersten Generation waren die Dampfer mit einer Doppeltrommelwinde ausgerüstet, was zu extrem hoher Beanspruchung und starkem Verschleiß der Kette führte. Die zweite Generation war mit dem Bellingrathschen Greifrad und zwei Wasserstrahl-Turbinen ausgestattet. Die "Gustav Zeuner" war das erste Kettenschleppschiff dieser Bauart.

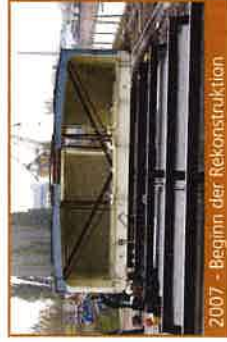


Aus der Geschichte der Binnenschifffahrt

Vor der Einführung der Ketten- und Seilschleppschifffahrt Mitte des 19. Jahrhunderts wurden die Frachtgüter auf den Binnengewässern von kleinen Holzschiffen durch Segeln, Staken, Warpen bzw. Treideln mit Pferden oder Menschen transportiert. Die ersten Dampfschleppschiffe mit Schraubenpropellern oder Schaufelrädern waren zu schwach und schwerfällig, um größere Menge zu transportieren.



Nutzung als Badeanstalt Salbker See



2007 - Beginn der Rekonstruktion



2009 - Einsetzen der Maschinen



2006 - Demontage



2008 - Einsetzen von Sektion 1 + 2



2010 - Fertigstellung

Durch die Kettenschleppdampfer wurde die maschinelle Zugkraft wirtschaftlich akzeptant in die Binnenschifffahrt eingeführt. Sie halfen wesentlich, den auf Grund der industriellen Revolution entstandenen Engpass im Transportwesen auf den Binnengewässern zu überwinden. Somit wurde dem ebenfalls aufkommenden Eisenbahntransportwesen ein starkes Gegengewicht geboten. Die Elbeschifffahrt entwickelte sich zu einem leistungsfähigen Zweig des Transportwesens.

Die Zugkette, Grundvoraussetzung dieser Dampfer, war mitunter mehrere hundert Kilometer lang. Sie lag in der Elbe von Hamburg bis Melnik mit einer Länge von beachtenswerten 734 km.

Am 16. Januar 1945 wurden die beiden letzten Magdeburger Kettenschleppdampfer durch Bombentreffer versenkt.

Weitere Informationen zur Binnenschifffahrt:

www.kettendampfer-magdeburg.de