

Terms and Conditions

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

von den Erben seines früheren Chefs käuflich erwarb. Unter ihm wurde zunächst circa 1850 das Dampfschiff „Sophie“ mit Ausnahme der Maschine vollkommen neu, u. zw. wieder aus Holz erbaut, und die Ortschaft Traunkirchen ebenfalls in den Verkehr miteinbezogen. Da sich dessen Anforderungen an die vorhandenen Transportmittel immer mehr steigerten, so berief Josef Ruston seinen Bruder John, Schiffbau-Ingenieur, aus England nach Oesterreich, und ließ durch ihn der Reihe nach die eisernen Raddampfer „Elisabeth“ (1858), „Sophie“ (1862) und „Gisela“ (1871) nebst einigen eisernen Schleppschiffen erbauen. Auf diese folgte dann etwas später der lediglich für den Frachtenverkehr bestimmte, seither aber längst abgetakelte Propeller „Traunstein“. Die Erbauung der drei erstgenannten Dampfer geschah auf den Werften zu Floridsdorf und Klosterneuburg, von wo sie dann in zerlegtem Zustande an den Traunsee geschafft und die beiden ersteren nächst Ort, der dritte aber in Ebensee montirt und auf das Wasser gebracht wurde. Größenverhältnisse und Leistungsfähigkeit dieser noch gegenwärtig in Verwendung stehenden Fahrzeuge sind aus folgender Zusammenstellung ersichtlich:

D a m p f e r	Länge	Breite	Tiefgang	Anzahl der ind. Pferde- kräfte	Fahr- ge- schwindig- keit in Knoten*)	A r t der Maschine
	M e t e r					
Elisabeth	43·16	4·86	1·06	110·72	11·062	Oscillirende
Sophie	39·52	4·86	1·06	56·6	8·094	Watt'sche
Gisela	48·03	4·86	0·98	172·68	11·872	Oscillirende

Zur Durchführung allfälliger Reparaturen wie auch als Materialdepot legte Josef Ruston in den Jahren 1871/72 an Stelle der früher dem Urfahrmeister der Herrschaft Ort gehörigen Realität die Schiffswerfte an (dermalen Webersstraße Nr. 26), vor welcher die außer Dienst befindlichen Dampfer zu anker pflegen.²⁴⁾

Noch gegenwärtig bildet die Dampfschiffahrt auf dem Traunsee einen wichtigen Factor in dem Verkehrsleben desselben. Die Einbuße, welche sie durch die Eröffnung der Salzkammergutsbahn naturgemäß erleiden mußte, wurde bezüglich des Personenverkehrs durch Einbeziehung einer Reihe anderer Uferorte in denselben zum guten Theile wettgemacht. Dagegen ist der durch sie vermittelte, einst sehr bedeutende Frachtransport durch jenen Concurrenten auf ein Minimum herabgedrückt worden.

Nach Josef Ruston's Tode (2. März 1895) gelangte dessen Nefte John Ruston, nachdem er bereits 1894 Compagnon und Mitconcessionär der Traunsee-Dampfschiffahrt geworden war, durch Kauf in das alleinige Eigenthum derselben. Als deren Director fungirt dermalen Franz Margelik. Der oben aufgezählte Schiffspark wurde 1895 um den lediglich zur Personenbeförderung dienenden Propeller „Maria Valerie“ vermehrt. Dieses von der Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Dresden gebaute Schiff ist 18·5 m lang,

*) Ein Knoten = 15·463 m.