



CAESAR WOLLHEIM

WERFT UND RHEDEREI

COSEL BEI BRESLAU



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000301167



543
2161



~~F. Nr. 25838~~



III 36.729

Die Betriebseröffnung auf dem Oder-Spree-Kanal und noch mehr die Schiffbarmachung der oberen Oder zeitigten eine Verkehrssteigerung im zugehörigen Flussgebiet, der gegenüber sich der Mangel einer leistungsfähigen Schiffswerft an der Oder empfindlich fühlbar machte.

Oder-Rhedereien und Einzelschiffer waren zumeist gezwungen, ihre Transportgefässe und Schleppschiffe aus Böhmen, Sachsen, Ost- und Westpreussen, Pommern, ja selbst von Holland zu holen, um den Oderverkehr wahrzunehmen. Am störendsten aber wurde allgemein empfunden, dass selbst flachgehende Schiffe auf der ganzen Oder von Cosel bis Stettin keine Helling fanden, auf der sie bei niedrigem Wasserstande zu Reparaturen oder aus anderen Gründen hätten zu Lande gezogen werden können.

Diese Umstände, dann aber auch die Überzeugung von der unaufhaltbaren Vermehrung und Verbesserung der Wasserstrassen im östlichen Teile unserer Monarchie und den angrenzenden österreichisch-ungarischen Provinzen, veranlassten das Haus Caesar Wollheim, den Bau einer Schiffswerft in Erwägung zu nehmen, die einmal den hier angedeuteten Mängeln abhelfen sollte, ein andermal aber auch hinsichtlich Grösse und Ausdehnung den Erwartungen anzupassen war, die sich an den Ausbau der vorerwähnten Wasserstrassen mit ihrer Verkehrsentwicklung knüpfen.

Act. Nr. D-2453/58

xx
543

III 36.729

1-

Im Jahre 1897 wurde dann gelegentlich der Einweihung des Grossschiffahrtsweges um Breslau der Beschluss gefasst, die Caesar Wollheimsche Schiffswerft zu errichten und hierbei folgende Gesichtspunkte im Auge zu behalten:

Die Werft muss von den breitesten Oderfahrzeugen — 10 bis 11 m über Radkasten — angefahren werden können.

Demgemäss konnte ihre Ansiedlung nur an der freien Oder vorgenommen werden; eine Anlage an der oberen Oder, wo Zufahrten durch Schleusen in Betracht kommen, war ausgeschlossen.

Die Werft muss so angelegt sein, dass auch bei allerniedrigstem Oderwasserstande Schiffe mit einem Tiefgang von 1,40 m aufgeschleppt werden können.

Ziel der in Aussicht genommenen Oder-Regulierung ist eine Fahrtiefe von 1,40 m bei jetzigem bekannten niedrigsten Wasserstande.

Es erschien zweckdienlich, die Werft nur in der unmittelbaren Nähe von Breslau zu errichten, und zwar:

- a) weil hier die freie, durch keine Schleuse mehr behinderte Oder beginnt,
- b) weil Breslau die Handels-Centrale für den gesamten Oderverkehr ist,
- c) demnach hier die reparaturbedürftigen Schiffe ihre Reparaturzeit mit ihrer Wartezeit auf Ladung bequem verbinden können
- d) und endlich, weil hier unter Berücksichtigung des Punktes a die relativ grösste Nähe des oberschlesischen Berg- und Hüttenreviers, aus welchem die Werft mit Arbeits- und Betriebs-Material versorgt werden soll, gegeben war.

Demgemäss wurde die neue Hafen- und Werft-Anlage etwa 1 km unterhalb der Breslauer

städtischen Weichbildgrenze an der sogenannten Coseler Bucht, in einer Concave des Oderstromes, mit einer gegen Versandung geschützten Einfahrt und von der Oder durch einen hochwasserfreien Deich abgetrennt, angelegt.

Die Werft besitzt auf einer im Verhältnis von 1:10 geneigten Ebene von 220 m Länge 2 Schiffsaufzüge, deren einer mit 5 und deren anderer mit 4 Paar Schienengleisen ausgerüstet ist; die Fundierung der Schienen ist bei beiden Aufzügen prinzipiell dieselbe; unter bekanntem niedrigsten Wasserstande auf Rundpfählen mit darüber gelegten Holmen, über bekanntem niedrigsten Wasserstande auf Beton-Unterbettung; auf dem 4geleisigen System können Fahrzeuge bis 100 Tons Eigengewicht bei 0,35 m Tiefgang, auf dem 5geleisigen System Fahrzeuge bis 300 Tons Eigengewicht bei 1,40 m Tiefgang noch bei absolut niedrigstem Wasserstande (107,95 über N. N.) aufs Land gezogen werden, wozu in beiden Fällen auf Rädern montierte Aufzugswagen benützt werden; diese Aufzugswagen bestehen aus je zwei 4rädri gen Drehgestellen, auf denen die Plateaux zur Aufnahme der Schiffe horizontal angeordnet sind; die Wagen, die dem oben angedeuteten Steigungsverhältnis der geneigten Ebene von 1:10 genau angepasst sind, können einzeln oder gemeinsam durch elektrische Winden bewegt werden.

Die geneigte Ebene senkt sich in ein Hafenbecken von 220 m Länge und 50 m Breite bei Niedrigwasser, daran sich Winterliege- und Umschlagshafen anschliessen.

Unmittelbar an die geneigte Ebene angrenzend ist ein grosser Drehkran von 15 Tons Tragfähigkeit und daran anstossend eine Quaimauer von 75 m Länge angeordnet, die mit einem fahrbaren Kran von 1½ Tons Tragfähigkeit ausgerüstet ist; der letzte Kran dient vornehmlich zur Versorgung der an der Quaimauer anlegenden Dampfer mit Bunkerkohlen; beide Krane werden durch je 3 Motoren elektrisch betrieben.

Den Zwecken der Verwaltung dient ein in der Mitte der Gesamtanlage angeordnetes Geschäftsgebäude (vergl. Seite 29), von dem aus ein Überblick über die verschiedenen Arbeitsstätten der Werft ermöglicht ist und in welchem die kaufmännischen und technischen Bureaux untergebracht sind.

Gegenüber dem Verwaltungsgebäude und in unmittelbarer Nähe der Einfahrt befindet sich das Magazin, daran anstossend der Magazinhof mit dem Blech- und Eisenlager; dazu feuerfeste Lagerstätten für feuergefährliche und wertvolle Vorräte (vergl. Seite 17).

Anschliessend an die beiden bezeichneten Gebäulichkeiten erheben sich die verschiedenen für die Herstellung von Schiffen aller Art erforderlichen Werkstätten, und zwar:

rechtsseitig vom Haupt-Eingang und in unmittelbarer Nähe des Blechmagazins:

die Hauptgruppe a: für Schiffbau und Schiffs-Reparatur,

linksseitig vom Haupt-Eingang:

die Hauptgruppe b: für Maschinenbau und Maschinen-Reparatur.

Die Gruppe a setzt sich zusammen:

1. aus einer grossen Eisen-Schiffbau-Halle, die einen unmittelbaren und kürzesten Verkehr mit den überdachten Hellingen für Neubau gestattet, und die mit den für Schiffbau erforderlichen Werkzeugen, wie Stanzen, Scheeren, Loch-, Blechbiege- und Richte-Maschinen, Glühöfen und Schmiedefeuern zweckdienlich ausgestattet ist (vergl. Seite 19),

2. in unmittelbarer Anlehnung hieran ist die Holz-Schiffbau-Halle errichtet, in der eine grosse Anzahl von Holzbearbeitungs-Maschinen untergebracht ist (vergl. Seite 21); an diese Halle stösst

3. ein Horizontalgatter zum Aufschneiden von besonders geformten Hölzern, und daran lehnt sich

4. der Holzlagerhof, der zugleich

5. den Schnürboden (vergl. Seite 34) umschliesst; dieser ist in so grosser Ausdehnung errichtet worden, dass die Dimensionen der grössten Oderschiffe im Original darin aufgerissen werden können; der mit Oberlicht ausgestattete Saal ist 45 m lang und 15 m breit;

6. aus einer Schiffs- und Modell-Tischlerei, Maler-, Lackierer- und Tapezierer-Werkstätten.

Die Gruppe b setzt sich zusammen:

1. aus der mit zwei liegenden Dampfmaschinen von je 150 PS, Wasserrohrkesseln, Dynamos und Akkumulatoren-Batterie ausgestatteten Centrale für elektrische Krafterzeugung,

2. der 3schiffigen und 2stöckigen Montage- und Maschinenbauhalle, in der die für Metallbearbeitung erforderlichen Maschinen Aufstellung gefunden haben (vergl. Seite 23 und 25),

3. der mit Dampfhammer und einer grösseren Anzahl Schmiedefeuern ausgestatteten Schmiede (vergl. Seite 27),

4. der Metallgiesserei und Kupferschmiede, und

5. der Zeugschmiede und Klempnerei.

Für die Feuersicherheit der gesamten Anlage ist ein ausgedehntes Wasserleitungsnetz mit vielen an den in Betracht kommenden Stellen zu Tage tretenden Hydranten angelegt worden; abgesehen davon, dass auch aus den Mannschaften der Werft eine Feuerwehr mit allen ihr zukommenden Rettungsattributen eingerichtet worden ist.

Das Wasserleitungsnetz, welches sich nicht nur auf die Werft, sondern auch auf die zur Werft gehörigen Werkmeister- und Arbeiter-Häuser und Wirtschaftsgebäude ausdehnt, wird

durch ein besonderes Wasserwerk gespeist. In diesem Wasserwerk fördern aus verschiedenen Brunnen elektrisch angetriebene Pumpen Rohwasser auf eine Enteisungs- und Klär-Anlage, von welcher das gereinigte Gebrauchs- und Trinkwasser in die verschiedenen schon angedeuteten Kanäle verzweigt wird; als Reserve für Nachtzeit und Feiertage dient ein Intzebehälter von 100 cbm Fassungsraum auf einem 20 m hohen Turm.

Für die Wohlfahrt der Arbeiter ist durch Anlage von Brause- und Wannensäubern, durch Kleider- und Waschhallen, sowie durch ein grosses Arbeiter-Speisehaus mit anstossendem Garten gesorgt (vergl. Seite 31).

In unmittelbarer Nähe der durch eisernen und Mauerzaun abgegrenzten Werft sind für Meister und Arbeiter von Gärten umgebene Wohnhäuser errichtet worden, die mit Kanalisation, Wasserleitung und zum Teil mit elektrischem Licht ausgestattet sind; die Häuser, die ebenso, wie alle Hochbauten der Anlage, hochwasserfrei angelegt sind, bestehen aus je 4 von einander völlig abgesonderten Familien-Wohnungen und je 4 Giebelzimmern für Einzelpersonen.

Die Werft verfügt über die oben angedeutete eigene Kanalisation, die mit einer Fäkalien-Klär-Anlage verbunden ist; alle Haus- und Gebrauchs-Abwässer aus Werkstätten und Wohnhäusern werden darinnen so weit gereinigt, dass sie — hygienisch einwandfrei — in die Oder abgeleitet werden dürfen.

Zur Verbindung der Werft mit der Stadt Breslau dient eine breite Pflasterstrasse, die, wie alle anderen schon genannten Werks-Anlagen, bei eintretender Finsternis elektrisch beleuchtet wird.

Den Abschluss der Hafen-Anlage gegen den Oderstrom bildet ein 2 m breiter, schwim-

mender Leinpfad, der zugleich die durch die Einfahrt unterbrochene Möglichkeit, zu treideln, wieder herstellt.

Organisation und Grösse der Anlage setzen die Werft in den Stand, nächst den mannigfachen Reparatur-Arbeiten zugleich 10—12 der grössten Oderschiffe in Arbeit zu halten; demgemäss vermochte die Werft auch in der kurzen Zeit ihres 2¹/₂jährigen Bestehens 75 Bau-Nummern auszuführen — vergleiche die Übersicht der Neubauten Seite 33 und 35 —, darunter sich mehrere der grössten Oderdampfer und zum überwiegenden Teil Transportgefässe in den höchst zulässigen Ausmassen der östlichen deutschen Wasserstrassen befinden; aus den in dieses Album eingefügten Skizzen ist in dieser Beziehung eine weitere Orientierung gegeben.

Eine so grosse Arbeitsmenge konnte die Werft nur unter Verwendung der neuesten technischen Hilfsmittel und Maschinen bewältigen: Nieten, Stemmen und ähnliche Arbeiten werden durch Pressluft beschleunigt, die über das ganze dem Schiffbau dienende Gelände durch unterirdische Rohrleitungen nach allen Gebrauchsstellen fortgeführt ist; automatische Stanzen, die mit mikrometrischer Sicherheit arbeiten, erweitern die Kapazität der Anlage.

Der Antrieb aller Arbeitsmaschinen, sowie die gesamte Beleuchtung erfolgt mittelst der in der oben erwähnten Centrale gewonnenen elektrischen Energie, die durch unterirdische Zuführung zu jeder Bedarfsstelle der gesamten Werft-Anlage zweckmässig verteilt wird.

In gleicher Weise, wie die Verwendung vorzüglicher Werkzeuge und Maschinen bei Benutzung der neuesten technischen Hilfsmittel grosse Schnelligkeit und präzise Arbeit in der Fabrikation bewirken soll, bemüht sich die Werft auch andererseits, in der konstruktiven Ausbildung der Fahrzeuge das möglichst Beste zu leisten.

In Ansehung gewöhnlicher Frachtschiffe sei hierbei nur auf die früher auf der Oder

nicht gekannte Verwendung des eisernen Bodens hingewiesen, der höhere Nutzlast, geringere Reparaturen, verminderten Schleppwiderstand und grössere Lebensdauer der Fahrzeuge gewährleistet.

In Ansehung von Dampfern hat die Rücksicht auf die Individualität der östlichen Wasserstrassen zur weiteren Ausbildung des Heck-Seitenrad-Dampfers geführt.

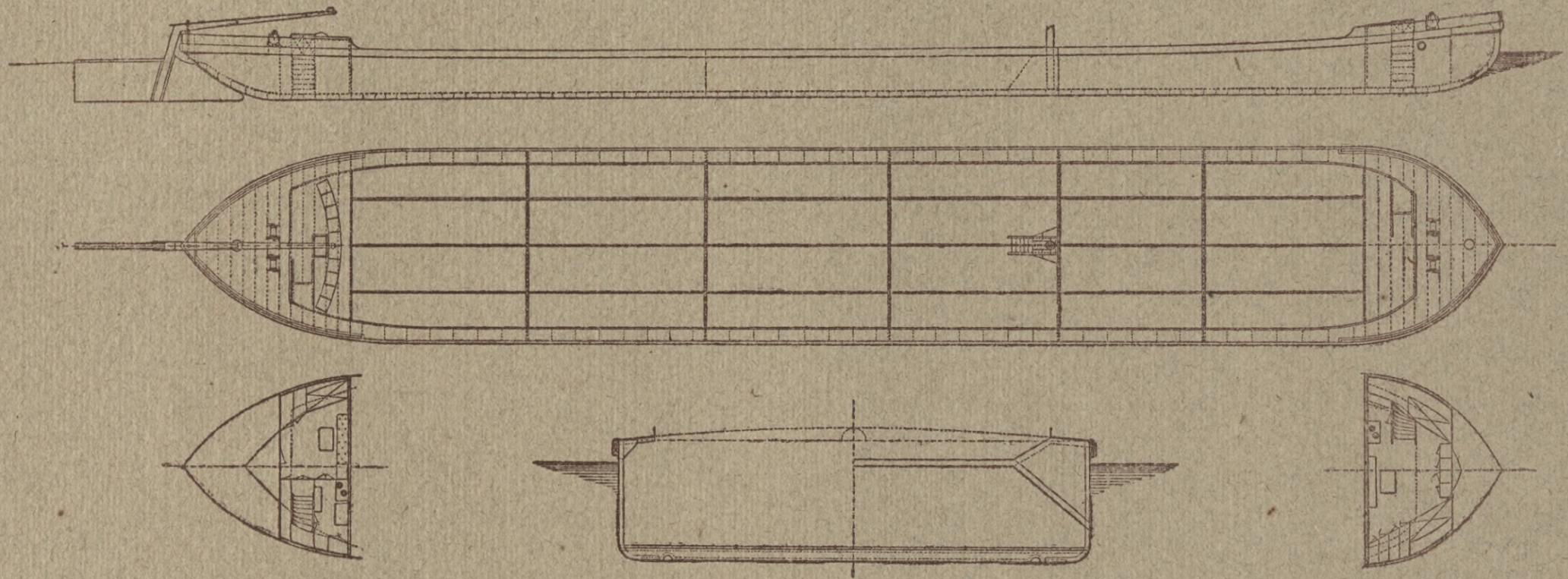
Bestrebungen zur Erzielung geringster Betriebs-Unkosten der Dampfer gaben Veranlassung zur Einführung von Überhitzer-Einrichtungen und Dampftrocknungs-Anlagen, die sich bewährt und die den an ihre Verwendung geknüpften Erwartungen entsprochen haben.

Breslau, im November 1903.



Hafen-Einfahrt, Dampfer und Schleppezug der Wollheimschen Rhederei.

Eisernes 9000 Ctr.-Frachtschiff mit Eisenboden.

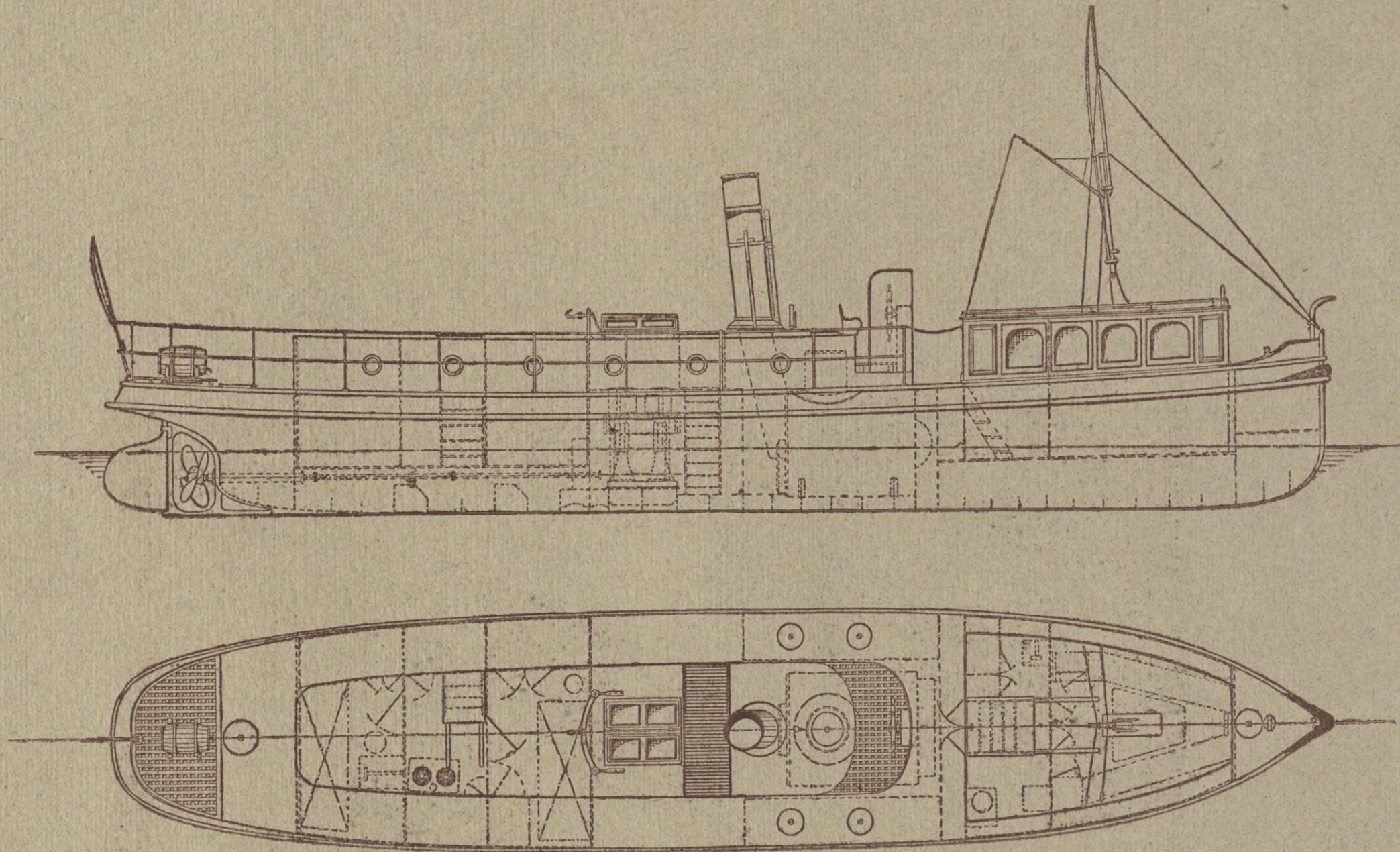


Länge . . .	54,50 m	Breite	8,00 m
Bordhöhe . .	1,95 „	Tiefgang beladen	1,60 „



Werft-Übersicht von der Einfahrt.

Einschrauben-Schlepp- und Bereisungs-Dampfer.

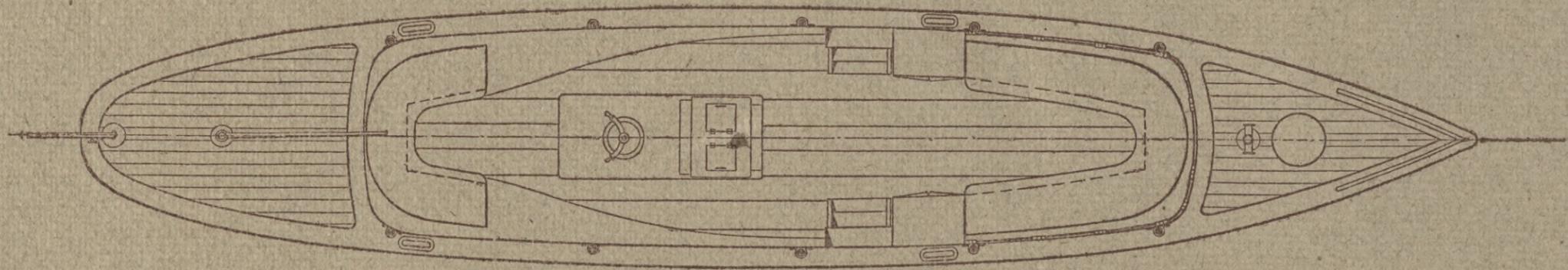
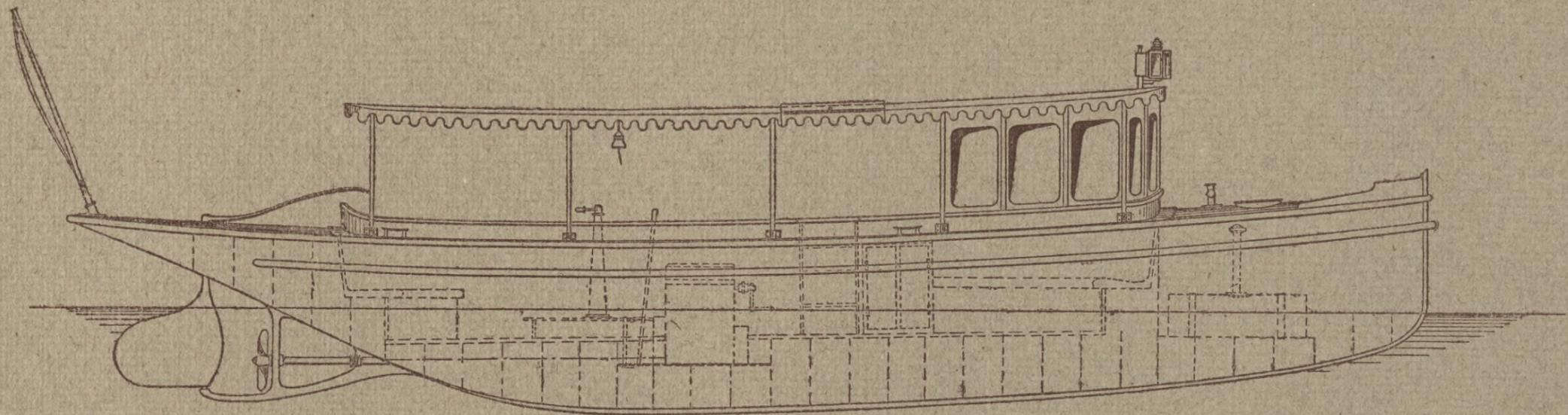


Länge . . . 16,95 m Breite . . . 3,40 m
Bordhöhe . . 1,60 „ Tiefgang . . 0,85 „
Indizierte Pferdestärken 53.



Hellinge, Aufzüge und Hafen.

Motorboot.

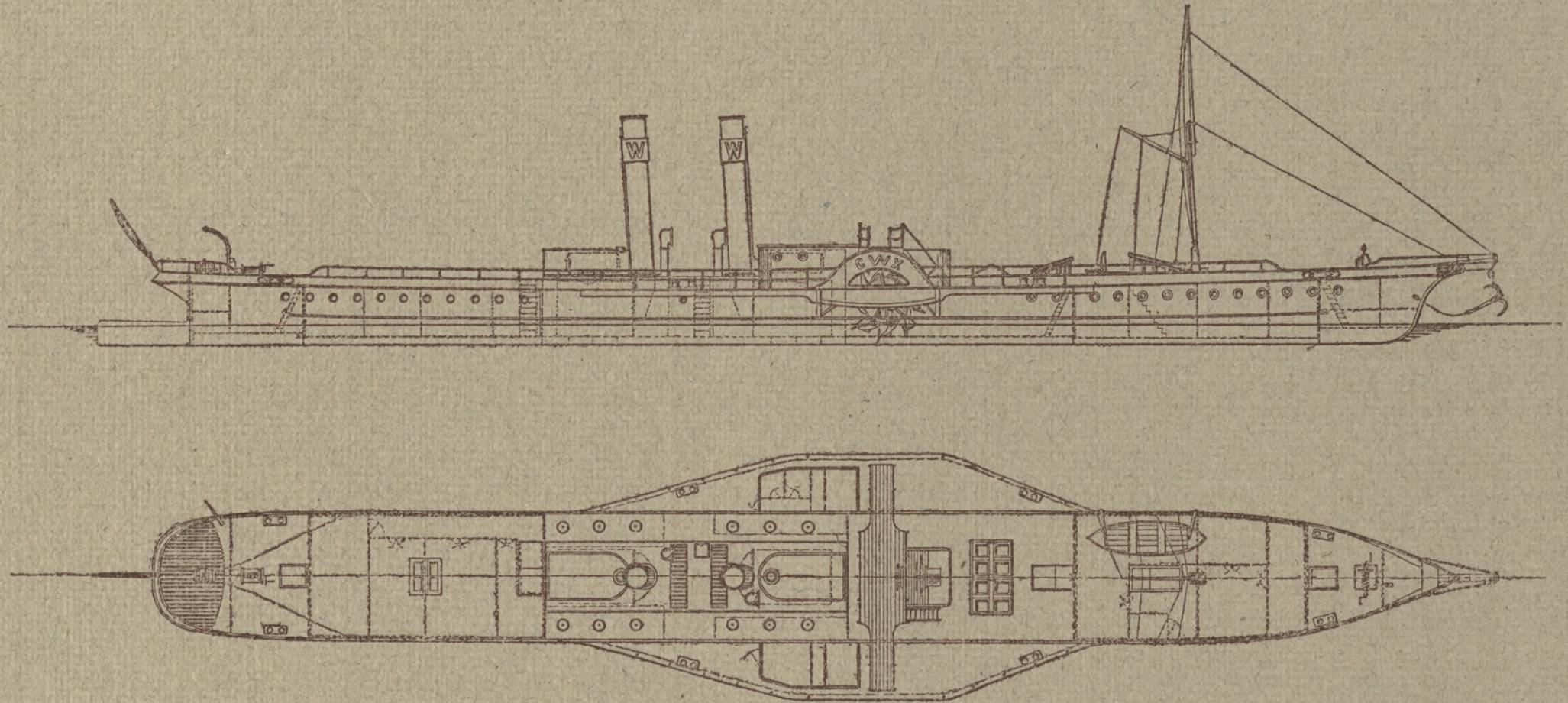


Länge . . .	10,50 m	Breite . . .	2,00 m
Bordhöhe . . .	1,25 „	Tiefgang . . .	0,90 „



Schiffs-Aufzüge, Quaimauer mit Kränen und Hafen-Einfahrt.

Seitenrad-Schleppdampfer.

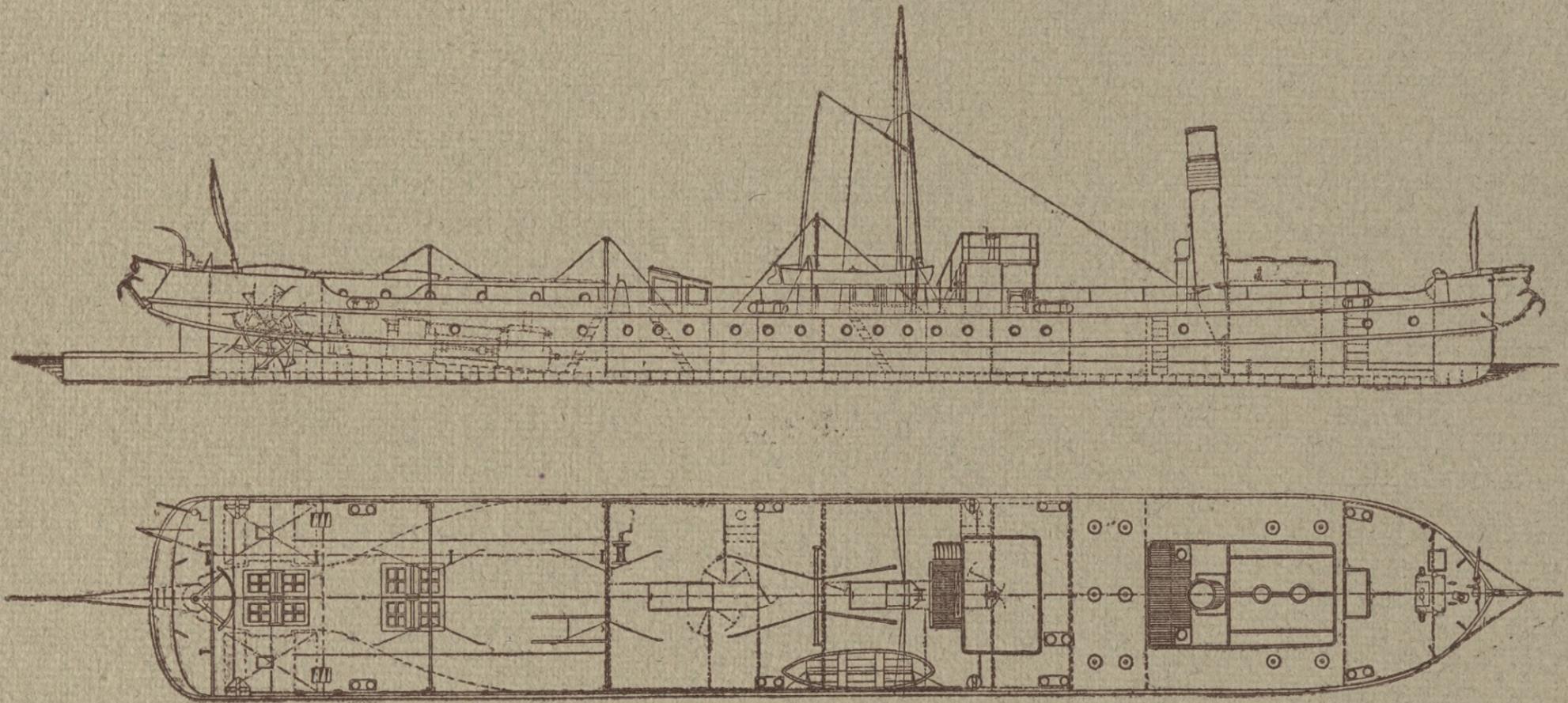


Länge	54,50 m	Breite über Spanten	5,28 m
Breite über Radkasten	10,06 „	Bordhöhe	2,20 „
Tiefgang	0,78 „	Indizierte Pferdestärken	330.



Werkstätten und Magazine.

Hinterrad-Schleppdampfer.

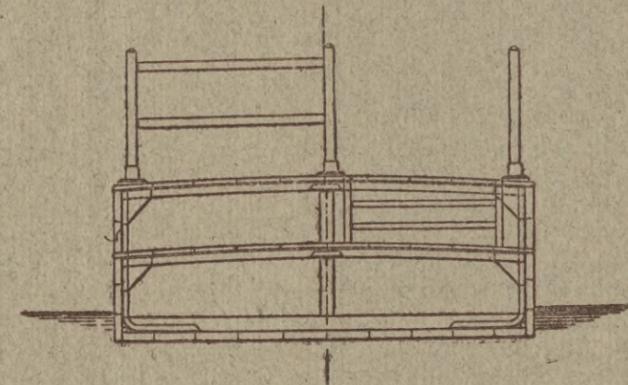
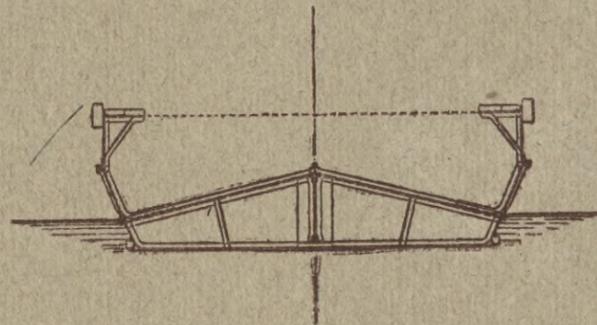
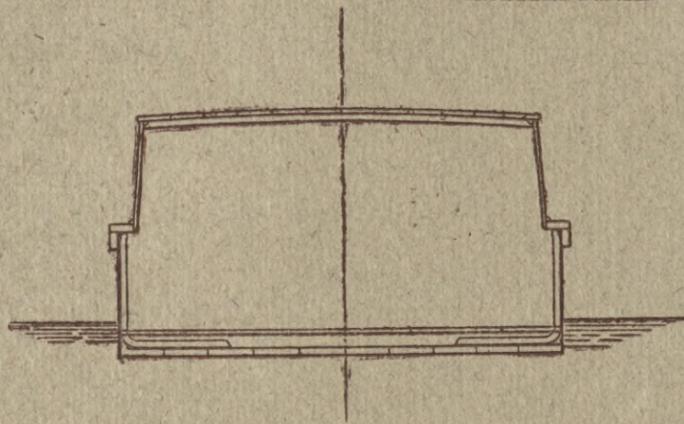
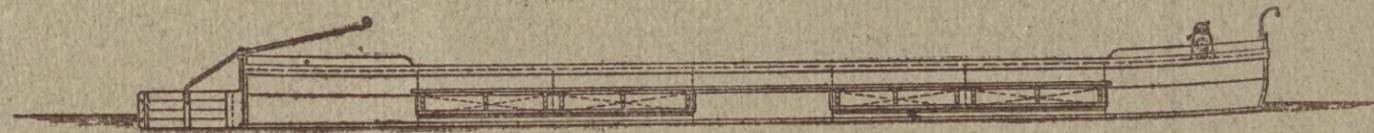
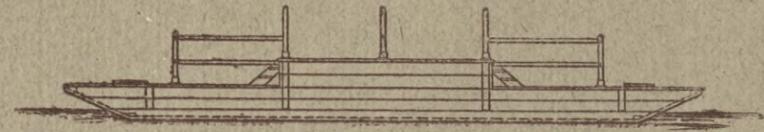
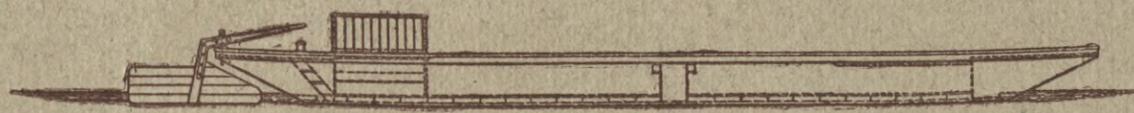


Länge . . . 43,25 m Breite . . . 6,21 m
Bordhöhe . . 2,10 „ Tiefgang: . . 0,75 „
Indizierte Pferdestärken 280.



Inneres der Eisenschiffbauwerkstatt.

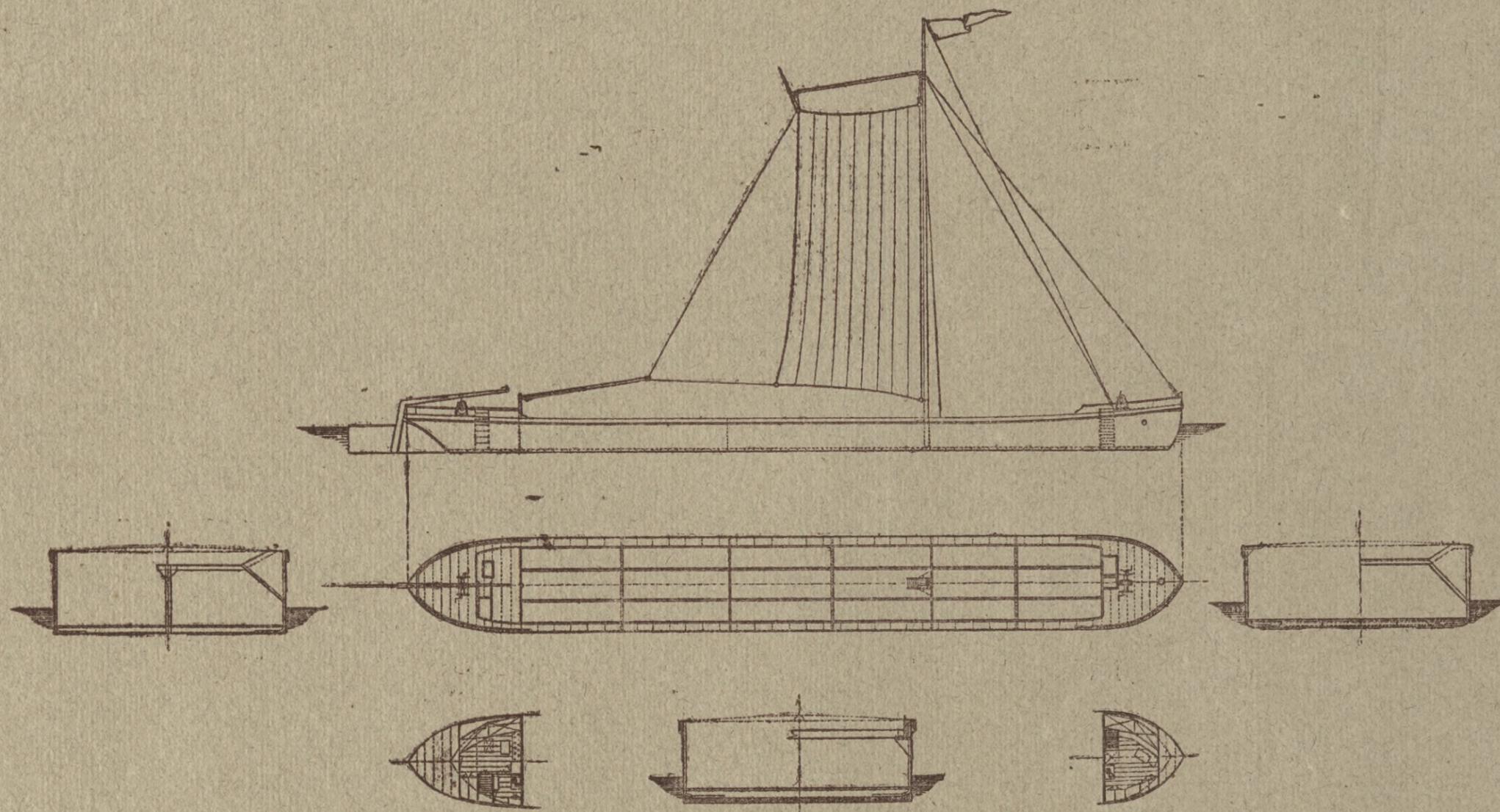
Verschiedene Prähme.



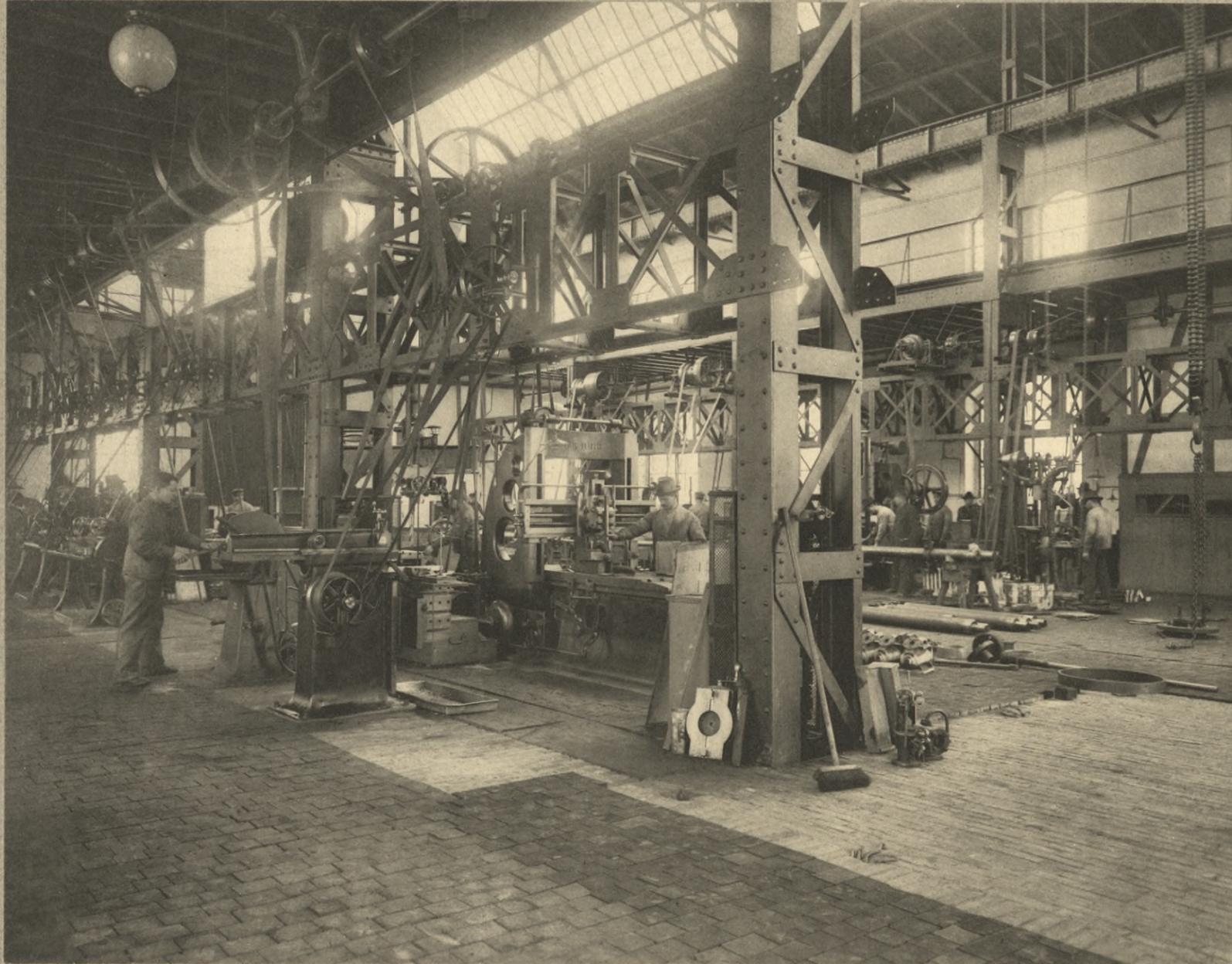


Inneres der Holzbearbeitungswerkstatt.

Eisernes 5000 Ctr.-Frachtschiff mit Holz- oder Eisenboden.

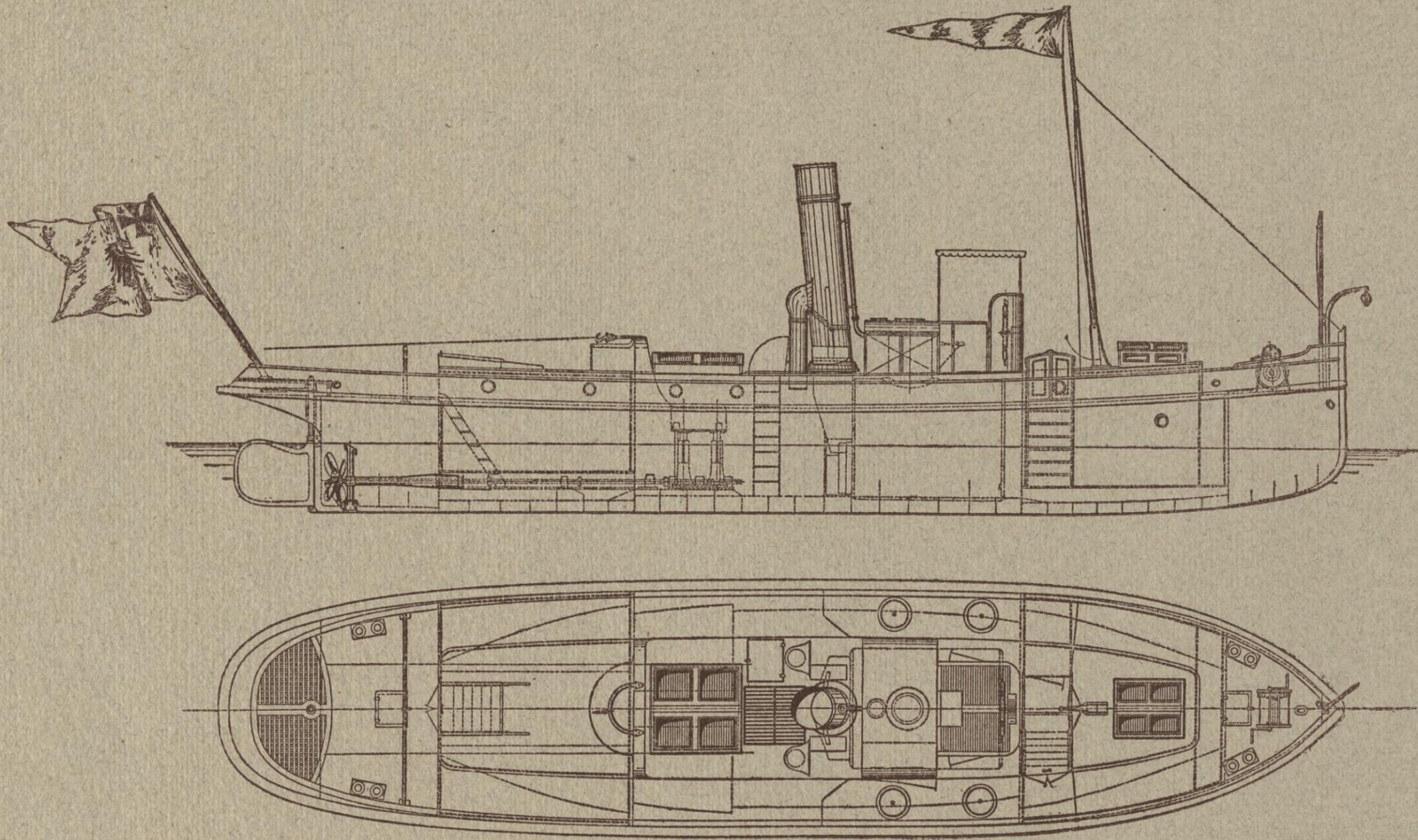


Länge	46,00 m	Bordhöhe	1,90 m
Breite	5,58 „	Tiefgang beladen	1,60 „

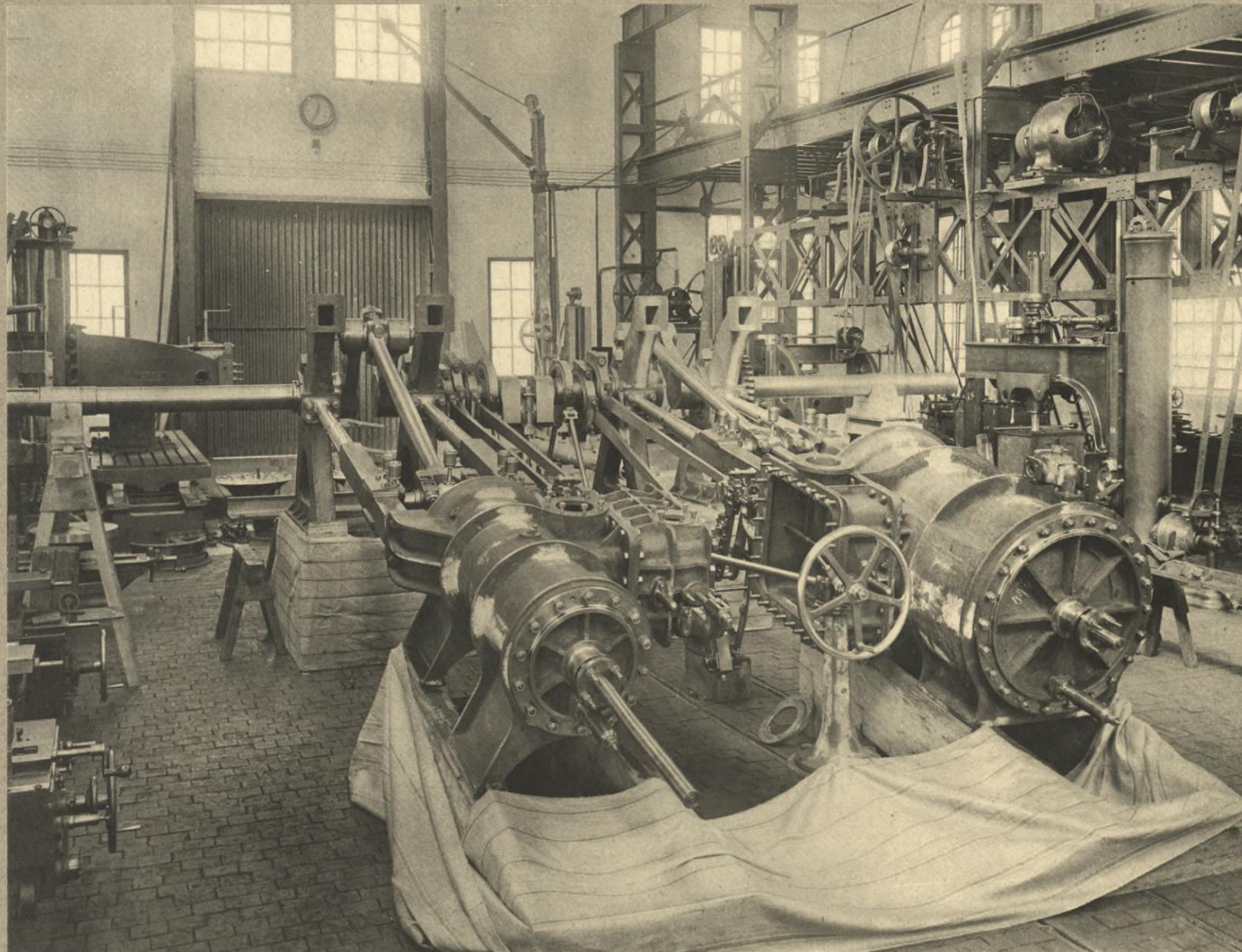


Seitenschiff der Maschinenbauwerkstatt.

Zweischrauben-Schleppdampfer.

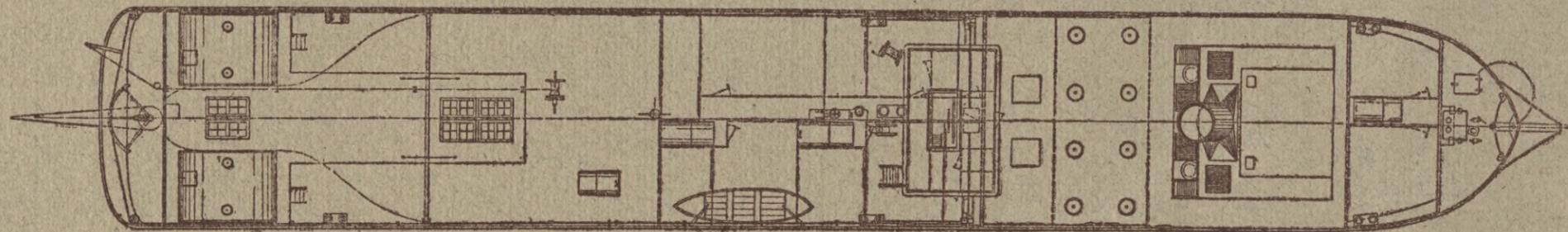
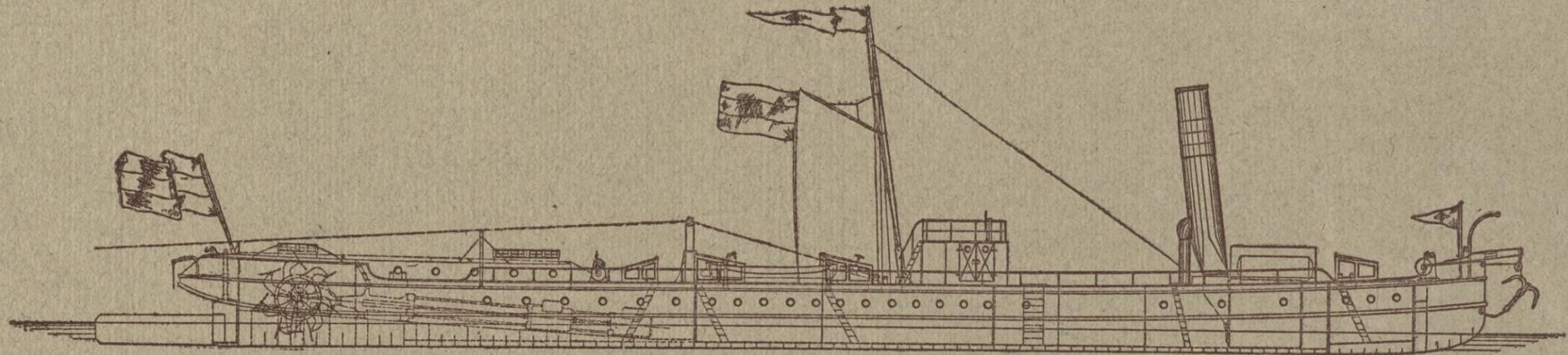


Länge . . . 19,27 m Breite . . . 4,35 m
Bordhöhe . . 1,70 „ Tiefgang . . 1,15 „
Indizierte Pferdestärken 100.



Montagehalle der Maschinenbauwerkstatt; Montierung einer Seitenrad-Schiffsmaschine.

Hinterrad-Schleppdampfer.

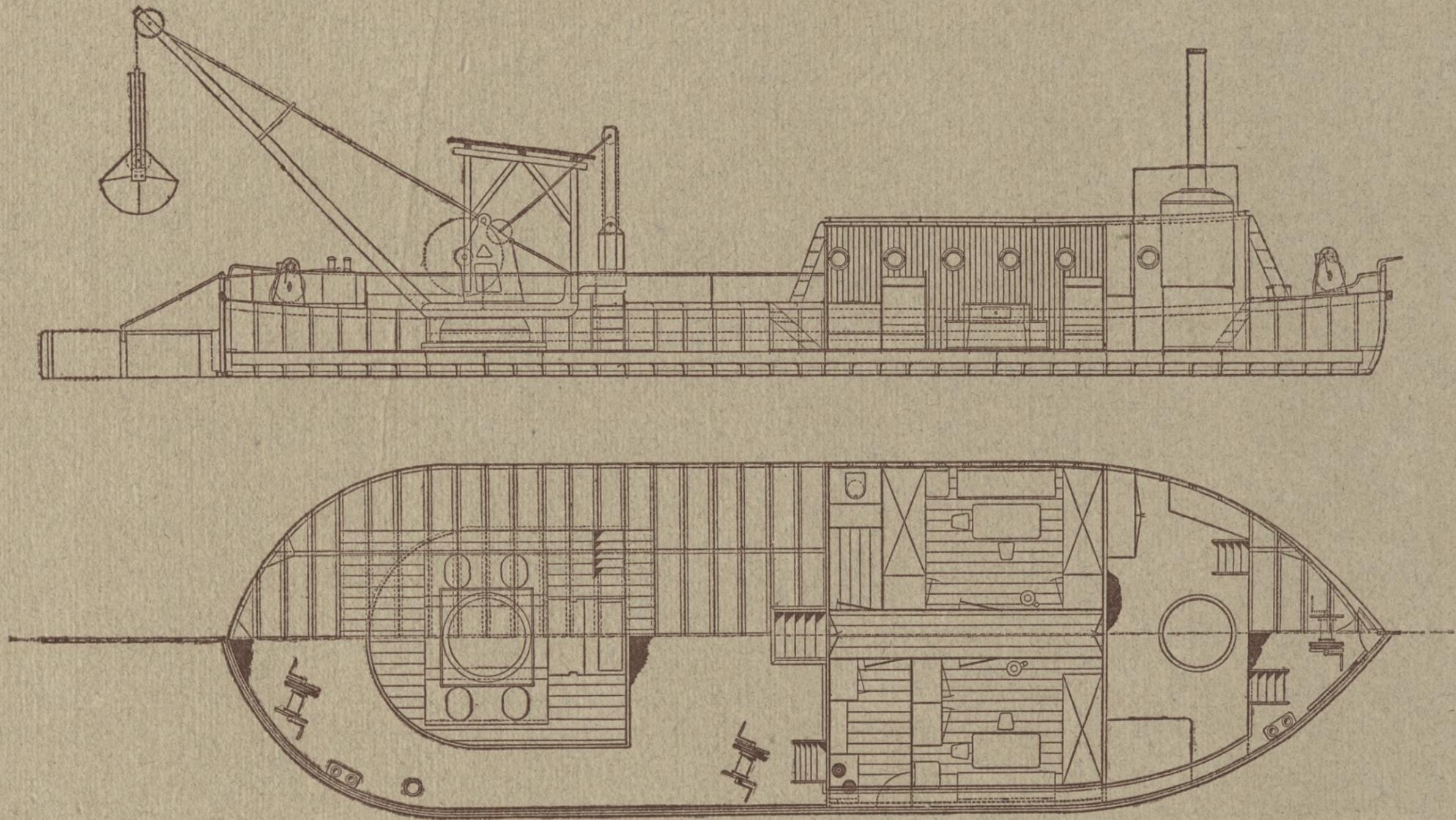


Länge . . . 52,35 m Breite . . . 8,00 m
Bordhöhe . . . 2,25 „ Tiefgang . . . 0,88 „
Indizierte Pferdestärken 680.



Schmiede.

Greifbagger.

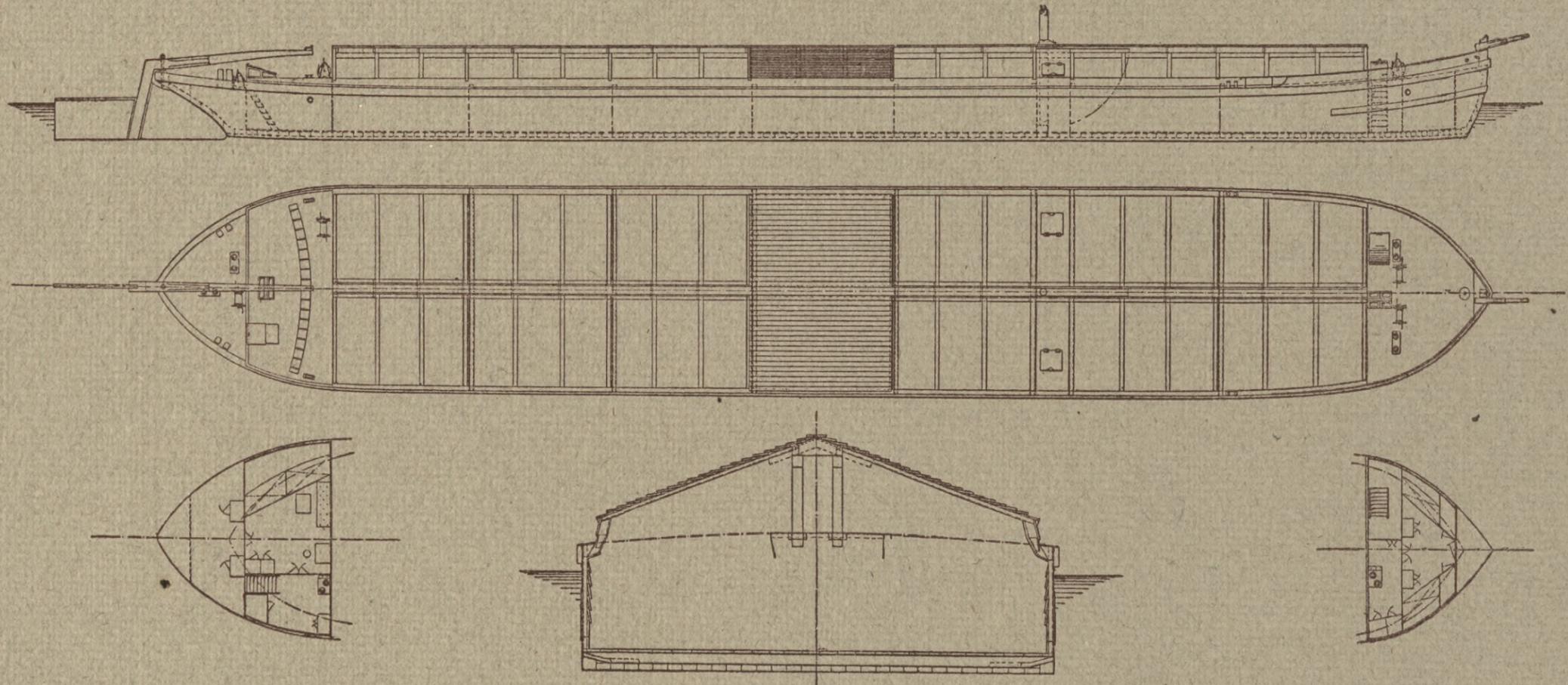


Länge . . . 20,50 m Breite . . . 6,25 m
Bordhöhe . . . 1,14 „ Tiefgang . . . 0,80 „



Verwaltungsgebäude.

Eisernes 9000 Ctr.-Frachtschiff mit Verdeck und Holzboden.

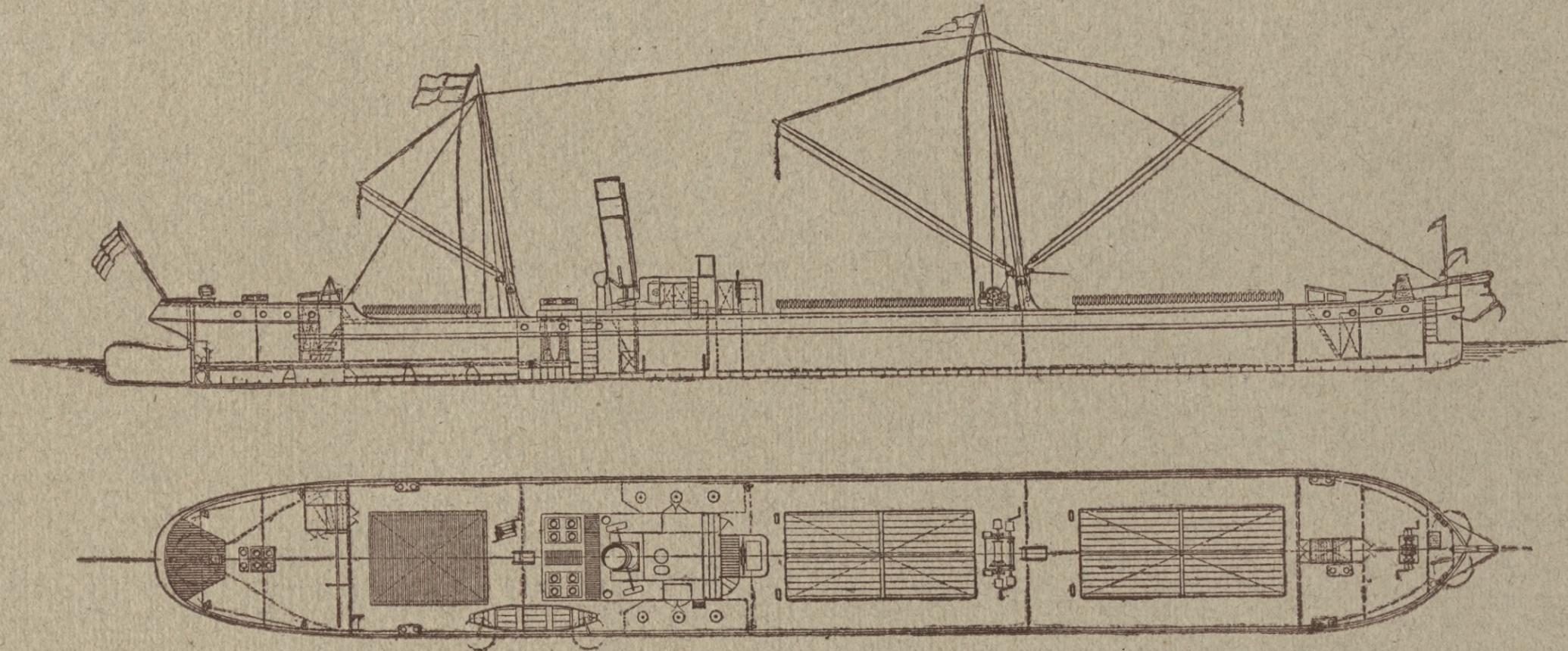


Länge . . .	54,90 m	Breite	7,95 m
Bordhöhe . . .	2,05 „	Tiefgang beladen	1,60 „



Arbeiter-Speisehaus.

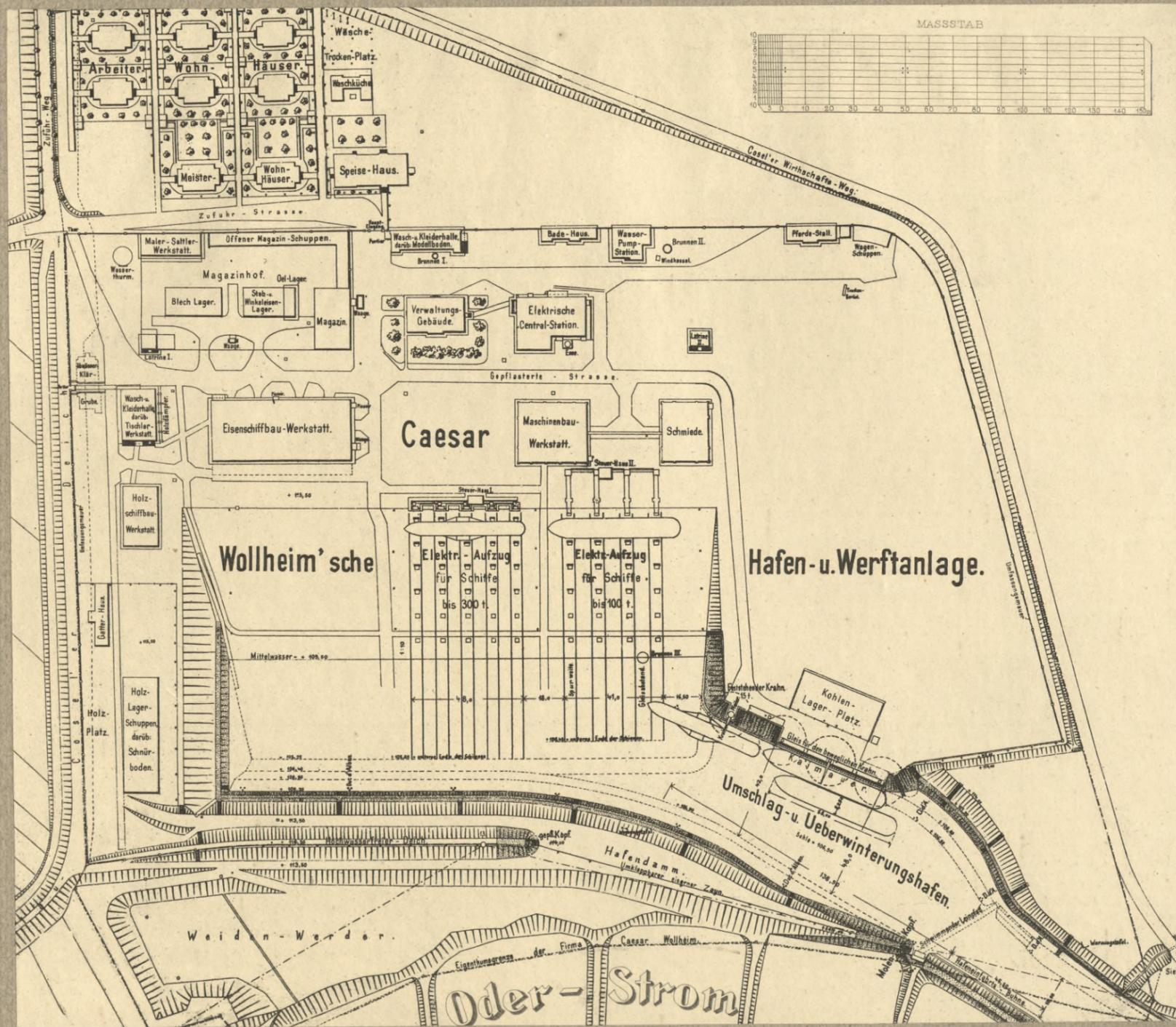
Zweischrauben-Ladungsdampfer.



Länge . . . 52,00 m Breite . . . 6,21 m
Bordhöhe . . . 2,30 „ Tiefgang beladen 1,60 „
Indizierte Pferdestärken 225.

Verzeichnis der Neubauten.

Baujahr	Bau - No.	Art des Fahrzeuges	Länge über alles in m	Breite über alles in m	Seitliche Höhe in m	Tiefgang max. in m	Trag- fähigkeit in t	Masch.- Leistung in i. PS.
1901	1-3	Eiserne Frachtschiffe mit Holzboden	54,50	8,00	1,95	1,60	450	
1901	4-6	Eiserne Frachtschiffe	54,50	8,00	1,95	1,60	450	
1901	7	Hölzerner Finowkanalkahn	40,00	4,60	2,60	1,60	190	
1901-02	8	Einschrauben-Schleppdampfer	16,95	3,40	1,60	0,85		
1901	9-13	Eiserne Klodnitzkanalkähne mit Verdeck	34,28	3,93	1,86	1,50	160	
1901	14-15	Hölzerne Benzinmotorbote	10,50	2,00	1,25	0,90		
1901-02	16	Seitenrad-Schleppdampfer	54,50	5,28 10,06	2,20	0,90		330
1901	17	Eisernes Frachtschiff	45,00	5,57	1,90	1,58	250	
1901-02	18-20	Hinterrad-Schleppdampfer	43,25	6,21	2,10	1,00		
1902	21-22	Eiserne Frachtschiffe mit Holzboden	54,50	8,00	1,90	1,60	450	
1902	23	Eisernes Frachtschiff	54,50	8,00	1,90	1,60	450	
1902	24-29	Eiserne Klodnitzkanalkähne	34,28	3,93	1,86	1,50	165	
1902	30-32	Eiserne Frachtschiffe mit Verdeck	54,00	8,00	2,00	1,60	480	
1902	33-34	Bauprähme	20,00	4,00	1,10	0,85	45	
1902	35-40	Eiserne Baggerprähme mit Seitenklappen	23,50	4,10	1,25	1,00	50	



Lageplan der Caesar Wollheim'schen Hafen- und Werftanlage.

Verzeichnis der Neubauten.

Baujahr	Bau-No.	Art des Fahrzeuges	Länge über alles in m	Breite über alles in m	Seitliche Höhe in m	Tiefgang max. in m	Trag- fähigkeit in t	Masch.- Leistung in i. PS.
1902	41-50	Eiserne Frachtschiffe	46,00	5,58	1,90	1,60	280	
1902-03	51	Doppelschrauben-Schleppdampfer . .	19,27	4,35	1,70	1,15		100
1903	52-53	Hinterrad-Schleppdampfer	52,37	8,00	2,25	0,885		
1902-03	54	Greifbagger	20,50	6,25	1,14	0,80		
1903	55	Eis. Frachtschiff mit Holzboden u. Verdeck	54,90	8,00	2,05	1,60	450	
1903	56-58	Eiserne Frachtschiffe	46,00	5,58	1,90	1,60	280	
1903	59-60	Hölzerne Landungsprähme	15,00	4,00	0,80	0,25		
1903	61-63	Doppelschrauben-Ladungsdampfer . .	52,00	6,21	2,30	1,60	280	200
1903	64-65	Hölzerne Bauprähme	21,00	3,60	0,95	0,75	30	
1903	66-71	Eiserne Klodnitzkanalkähne	34,28	3,93	1,86	1,50	165	
1903	72	Einschrauben-Schleppdampfer	21,20	4,26	2,20	1,00		95
1903	73	Einschrauben-Schleppdampfer	18,64	4,31	1,70	1,10		100
1903	74	Hölzerner Bauprahm	18,33	3,75	1,15	0,85	35	
1903	75	Einschrauben-Schleppdampfer	18,64	4,31	1,70	1,10		100
1903	76	Einschraubendampfer zum Biertransport	16,40	4,30	1,70	0,9 1,10	15	25



HERGESTELLT IN ANORDNUNG UND DRUCK
DURCH ECKSTEINS BIOGRAPHISCHEN VERLAG
..... BERLIN W., LÜTZOW-PLATZ 6

S. 61





POLITECHNIKA KRAKOWSKA
BIBLIOTEKA GŁÓWNA

III 36729
L. inw.

Kdn. Zam. 480/55 20,000

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000301167