



J. W. KLAWITTER · DANZIG ·

G.F.A. CURT HEPNER · BERLIN ·

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000302733

DIE SCHIFFS-WERFT UND MASCHINEN-FABRIK VON
J.W. KLAWITTER ZU DANZIG

■ erlaubt sich, anlässlich der Fertigstellung ihres Neubaus
No. 300 ihren Gönnern und Freunden in nachstehender
Festschrift eine kurze Übersicht über ihre Entwicklung
und den derzeitigen Stand des Unternehmens zu geben. ■



7. Nov. 27 187



47.54
707
4. 62. 46

x
684

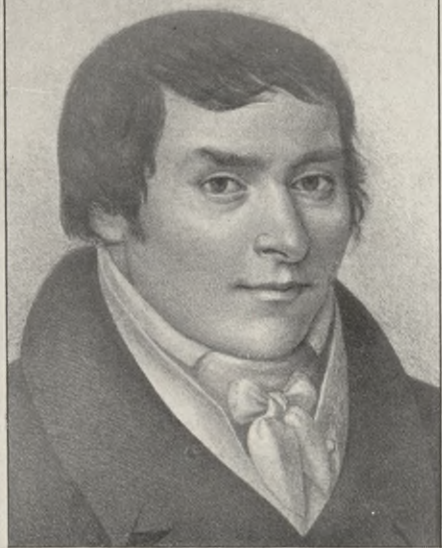


III 18333

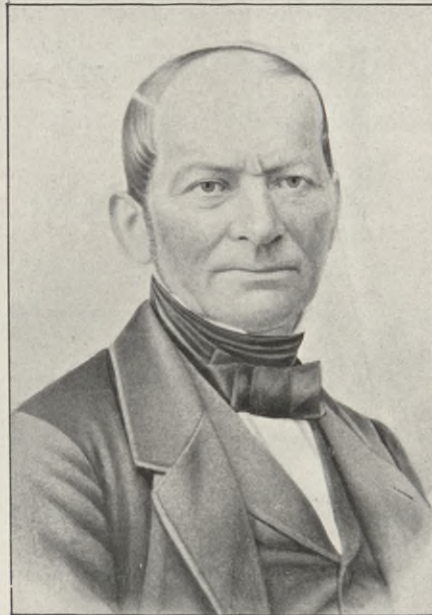


Akc. Nr.

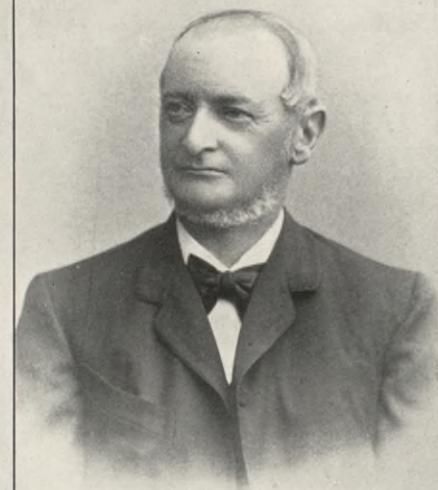
1301/52



Johann Jacob Klawitter
1767



Johann Wilhelm Klawitter
1801



Julius Wilhelm Klawitter
1830



Der Name Klawitter erscheint mit dem deutschen Schiffbau seit einer langen Reihe von Jahrzehnten eng verknüpft, und diese Beziehungen lassen sich urkundlich bis in den Anfang des 18. Jahrhunderts verfolgen. Freilich darf man nicht in gleichem Sinne von einem Bestehen der Werft sprechen, denn die Betriebsverhältnisse lagen für den Schiffbau zu jener Zeit, als man ihn füglich noch als ein Handwerk bezeichnen musste, dergestalt, dass mit dem Schiffbau-Handwerk nicht notwendig eine dauernde Betriebsstätte verbunden war. Noch bis in den Anfang des 18. Jahrhunderts war der Schiffbauer lediglich die ausführende Hand für den als selbständigen Unternehmer auftretenden Schiffsreeder, und die Schiffswerften stellten sich als Plätze dar, die meist dem städtischen Gemeinwesen gehörten und zeitweilig gegen eine Pachtsumme an Schiffbaumeister überlassen wurden.

Die Eigenart des Holzschiffbaues erlaubte einen solchen Betrieb, weil ja mit demselben die Errichtung besonderer Betriebswerkstätten nur in geringem Umfange verbunden war, und deshalb auch ein sich auf kürzere Fristen erstreckendes Pachtverhältnis als genügend für den Betrieb erscheinen konnte. Es darf daher angenommen werden, dass der erste Schiffbauer des Namens, der nach Ausweis der Danziger Bürgerbücher sich des Schiffbaues befloss hat (George Klawitter, der zuerst 1712 in den Listen der Schiffszimmergilde genannt wird), keineswegs als Unternehmer im modernen Sinne zu gelten hat. Auch den unter seinen Nachkommen im Jahre 1804 als Aeltermann in der Schiffszimmergilde genannten Joh. Jacob

Klawitter darf man kaum als Werftbesitzer bezeichnen. Erst unter dessen Sohn, Joh. Wilhelm Klawitter, der als Begründer der Firma 1827 auftrat, beginnt das bisher von der Familie betriebene Schiffbau-Handwerk sich — wenn auch zunächst noch in schüchternen Anfängen — auf den Boden eines eigentlichen Werftbetriebes zu stellen.

Es wird interessant sein, hier festzustellen, dass bereits eines der ältesten Gesetzbücher der Stadt — die Danziger Willkür vom Jahre 1388 — sich im besonderen darüber auslässt, an welchen Plätzen das Bauen und Kielholen von Schiffen auszuführen sei, und dass die dort erwähnte Stelle (Bragebank) offenbar mit derjenigen Danziger Strasse zusammenhängt, an welcher nunmehr über 100 Jahre die Familie Klawitter nicht nur ihren Wohnsitz, sondern auch die Betriebsstätte für ihren Schiffbau hatte und noch hat.

Hier ist dann auch eine grosse Zahl der preussischen Handelsschiffe erbaut worden, welche im vorigen Jahrhundert in den Seehäfen des östlichen Teiles der Monarchie beheimatet waren. Dagegen wurde beispielsweise noch von Joh. Wilh. Klawitter die preussische Dampfkorvette „Danzig“ (Abb. 2) auf einem weiter stromab gelegenen Platze, welcher dem Militärfiskus gehörte, für Rechnung der Königlich Preussischen Marine im Jahre 1850/51 erbaut.

Für die namentlich der Danziger Reederei gehörigen Kauffahrer waren Modelle typisch (Abb. 3 u. 4), die sich nur hinsichtlich der Grösse des Rauminhalts von einander unterschieden. In der Hauptsache waren es Vollschiffe und Barkschiffe, die eine ungefähre Länge von 40—43 m hatten, bei einer Breite von 10 m und einer Höhe von 7 m, die aus polnischem Eichenholz errichtet und von denen zeitweilig 4—6 Schiffe im Jahre auf Stapel gelegt wurden.

Joh. Wilhelm Klawitter begnügte sich indessen nicht, den schon damals wohl begründeten Ruf der Firma durch den Bau dieser hölzernen Handelsschiffe zu befestigen; er war selbst als junger Schiffbaumeister

in England und brachte von dort die Anregung zur Einführung des Baues eiserner Schiffe mit in die Heimat zurück. Seine Söhne sandte er gleichfalls nach England, um dort die erforderlichen Kenntnisse für den Eisenschiffbau bei Scott Russel in London zu erwerben.

Bereits 1841 führte er die ersten Flussdampfschiffe in Danzig ein; 1855 folgten dann die ersten eisernen Handelsdampfer (Abb. 5), welche für Danziger Rechnung erbaut wurden. Für eigene Rechnung setzte er dann selbst weitere Handelsdampfer auf Stapel, deren einer eine lange Betriebszeit im Dienste der Strecke Danzig—London tätig gewesen ist, und von denen ein anderer kurze Zeit nach seiner Fertigstellung an eine englische Reederei verkauft wurde, ein nicht uninteressanter Umstand, wenn man erwägt, wie weit damals noch der englische Schiffbau dem deutschen voraus war. Von den in jener Zeit für Kriegszwecke erbauten Fahrzeugen sei besonders auf den heute völlig der Vergangenheit angehörenden Typ eines hölzernen Flusskanonenbotes (Abb. 6) hingewiesen.

Neben dem Betriebe für den Eisenschiffbau wurde im Jahre 1853 von Joh. Wilhelm Klawitter ein nach holländischen Vorbildern konstruiertes hölzernes Schwimmdock eingerichtet (Abb. 7 u. 8), das erste im preussischen Staate, das bis vor kurzem im Betriebe gewesen und durch Jahrzehnte nicht nur den Schiffen der Handelsflotte, sondern auch bis zum Jahre 1870 der preussischen Kriegsmarine für die Reparaturen ihrer Fahrzeuge gedient hat.

Der Übergang vom Holz- zum Eisenschiffbau vollzog sich im Osten weit langsamer, als in dem industriell weit höher entwickelten Westen des Vaterlandes, und ein gewisses zähes Festhalten am Hergebrachten hinderte die grösseren Danziger Reedereien — mit wenigen Ausnahmen —, rechtzeitig zum Dampferbau überzugehen, ein Umstand, der sich später schwer durch die fast völlige Entwertung der alten Segelschiffe rächen sollte. Im Jahre 1875 ist das letzte hölzerne Segelschiff in Danzig vom Stapel gelaufen, und die

erhöhten Ansprüche, welche der Eisenschiffbau bei der Länge der Schiffskörper und der notwendigen maschinellen Bearbeitung des Baumaterials stellte, machten die Verlegung der Werft von der alten Betriebsstätte auf der Brabank notwendig. In Voraussicht dessen hatten die Geschäftsnachfolger des im Jahre 1863 nach einem an Arbeit und Erfolgen reichen Leben verstorbenen Begründers der Firma bereits im Jahre 1865 das am polnischen Haken gelegene jetzige Werftterrain erworben und auf diesem Terrain zunächst die Errichtung von 2 Schiffsaufzügen mit Dampfkraft, die neben dem Trockendock der Reparatur der sich mehr und mehr ausdehnenden Handelsflotte dienen sollten, begonnen. Zu diesen Patentslips lieferte die Firma Armstrong in Newcastle die Aufzugsmaschinen, während die Bahnen selbst nach dem Muster der Rigaer Werft konstruiert waren. Beide Einrichtungen bewährten sich vortrefflich und sind noch heute in Betrieb, wenngleich ihre Abmessungen für die gewachsenen Dimensionen der modernen Seeschiffe oft nicht mehr ausreichen. Nach und nach wurden nun die sämtlichen Einrichtungen für den Schiffbau nach der neuen Betriebsstätte auf dem „polnischen Haken“ überführt, so neben den Bearbeitungsräumen für Holz- und Eisenmaterial auch das Sägewerk und die Tischlerei.

Die einengenden Bestimmungen, unter welchen Danzig als Festung ersten Ranges jahrzehntelang geseufzt hat, und die namentlich einer Entwicklung der Industrie hindernd im Wege standen, gestatteten auch nur, die neuen Werkstätten in leichtestem Baumaterial aufzuführen; die erforderlichen Betriebskessel mussten transportabel installiert werden; keine Fundamente, kein Schornstein durften gemauert sein. Es waren also ausserordentlich erschwerende Bestimmungen, unter denen nun die weitere Entwicklung der Werft vor sich gehen musste. Erst im Jahre 1901 sind die Rayonschranken auch für das neue Werftterrain gefallen. Nun konnte auch erst ein Ausbau der Werft nach modernen Grundsätzen ins Auge gefasst werden.

Währenddessen liess es sich Jul. Wilh. Klawitter, der seinem Vater in der Firma 1863 folgte, angelegen

sein, auf der alten Betriebsstätte die dort nur in bescheidenem Umfange errichteten Etablissements für Schiffs- und Kesselschmiede-Arbeiten zu erweitern. 1886 wurde hier eine Metallgiesserei errichtet, 1887 eine Eisengiesserei, 1888 der Neubau einer Maschinenfabrik begonnen, dem 1890 die Errichtung einer modernen Kesselschmiede mit hydraulischen Werkzeugen folgte. 1894 wurde eine Kupferschmiede errichtet, und 1899/1901, nachdem die letzte der für den Eisenschiffbau mitarbeitenden Werkstätten nach dem polnischen Haken transloziert war, der Erweiterungsbau der Maschinenfabrik vorgenommen, und diese mit modernen Werkzeugen, elektrischen Kränen etc. ausgestattet.

Während damit die Einrichtung für den Bau maschineller Anlagen und Kessel für Schiffbau und stationäre Zwecke als vorläufig abgeschlossen gelten konnte, war man gleichzeitig bemüht gewesen, durch Ankauf eines Geländes von 200000 qm, das unmittelbar der Schiffswerft benachbart lag, die Ausdehnung derselben vorzubereiten, sobald der Fortfall der Rayonbeschränkung dieses erlauben würde.

Im Jahre 1904 wurde zunächst mit der Errichtung einer neuen Zentrale für den Kraft- und Lichtbedarf der Werft begonnen; die allmähliche Überführung der Betriebsmaschinen aus den bisherigen Holzwerkstätten in massive Räume hatte schon ihren Anfang genommen, als ein mächtiges Schadenfeuer in der Nacht zum 2. April des Jahres 1905 den grössten Teil der alten Werkstätten einäscherte. Wenn hiermit auch eine schwere Betriebsstörung der Werft eintrat, so konnte dieser Nachteil immerhin verwunden werden, da nun gleichzeitig die Errichtung der neuen modernen Werkstätten in schnellerem Tempo sich ausführen liess. Solche hat nun stattgefunden, und die Werft ist jetzt in der Lage, allen an sie herantretenden Ansprüchen nicht nur zu genügen, sondern auch diese Arbeiten in modernen Betriebsstätten unter Anwendung aller vervollkommenen Arbeitsmaschinen und Werkzeuge zu erledigen.

Es sei nun gestattet, an diese kurze Skizze der Entwicklung des Unternehmens einige Erläuterungen über das anzureihen, was produziert worden ist.

Oben ist bereits erwähnt, dass sich in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts, mit Ausnahme einiger für die Kriegsmarine erbauter Fahrzeuge, die Tätigkeit der Werft auf den Bau hölzerner Segler beschränkte. Unsere Abbildungen (3 u. 4) geben solche Danziger Handelsschiffe wieder, wie sie in vielen Exemplaren damals zur Ausführung kamen. Der Bau eiserner Segelschiffe ist von den Ostseereedereien fast garnicht aufgenommen worden, und so hat die Firma auch nur eins solcher Schiffe im Jahre 1892, die Bark „Atlantic“ (Abb. 9), für Brake in Oldenburg erbaut. Von eisernen Kauffahrern seien hier die noch in die 50er Jahre gehörigen ersten Dampfer, welche von Danzig aus ihre Tourfahrten nach England aufnahmen, erwähnt: „Oliva“ und „Ottomin“, denen dann S. S. „Marie“ und „Ida“ folgten.

Die Werft hat diese Frachtdampfer in Grösse von 100 To. bis zu 2200 To. Tragfähigkeit nach Ausweis der nachstehenden Baulisten ausgeführt, und unsere Abbildungen (10 u. 11) geben davon nähere Kenntnis. Als Spezialschiffe mögen hier noch erwähnt sein die für den Transport losen Petroleums nach Russland gelieferten Doppelschraubendampfer „Nina-Kawkas“ und „Chamidj“, welch letzterer, ein Schiff von 250' Länge, etwa 1400 To. Tragfähigkeit, ausgerüstet mit 2 Maschinen à 750 HP., die Reise von Danzig nach dem Kaspischen Meere durch das Innere Russlands glücklich zurücklegte, und schliesslich die im Jahre 1904 für Amerika erbauten Saugebagger „Galveston“ (Abb. 12) und „Texas“, die bei einer Lade-fähigkeit von 1800 To. mit Zwillingsschraubenmaschinen von 1200, bezw. 1600 i. HP. versehen wurden. Für den Baggerdienst wurden überdies wiederholt eine Anzahl Dampfbaggerprähme (Abb. 13) gebaut, Schiffe, die mit eigener Dampfkraft den in sie eingefüllten Baggerboden auf tiefere Stellen der See fortzuführen bestimmt waren.

Mit der Konkurrenz der Handelsdampfer gegen die hölzernen Segler trat auch das Bedürfnis für Schleppschiffe hervor, um jene Segler schneller zu und von ihren Lösch- und Ladeplätzen bewegen zu können. Hier waren es nun zunächst nach englischem Muster Radschiffe, welche dem Bugsierdienste auf der Danziger Reede und dem Danziger Hafen oblagen, bis Ende der 60er Jahre auch hier die weit billigeren und beweglicheren Schraubenschlepper jene verdrängten. Die Firma lieferte sowohl für den hiesigen, wie für den Verkehr anderer Ostseehäfen solche Schraubendampfer, für welche S. S. „Fink“ als ein zweckmässiges Modell gelten kann. Diese Schiffe (Abb. 14 u. 15), anfänglich mit einfachen Hochdruckmaschinen ausgerüstet, sind später durch Einbau von dreifachen Expansionsmaschinen zum grossen Teil modernisiert worden. Der grösste dieser Schlepper wurde für die Hamburg-Amerika-Linie geliefert und erzielte bei einer Leistung von etwa 700 i. HP. 12 Knoten (S. S. „Stade“). Aber nicht nur für den Seeverkehr, sondern auch für den Binnenhafen und für die untere Weichsel machte sich ein Bedürfnis für Schraubenschiffe geltend, die sowohl dem Schleppdienst, als auch dem Personen- und Frachtverkehr im unteren Weichselgebiet zu dienen hatten. Hier kam es darauf an, Typen zu schaffen, die den verschiedenartigsten Betriebszwecken genügen konnten. Erschwerend war bei der Konstruktion der Fahrzeuge der Umstand, dass mit einer geringen und dazu wechselnden Wassertiefe gerechnet werden musste. Zu den Schiffen dieser Art gehören: „Nix“, „Oberon“, „Grille“, „Titania“, „Diana“, „Lachs“ (Abb. 16), „Forelle“, „Amor“, „Sirene“, „Elfe“, „Juno“.

Eine Klasse für sich bildeten die zum grössten Teile für Staatsbehörden gelieferten Bereisungsdampfer, Schiffe, welche den Wasserbauinspektionen an den deutschen Küsten als Aufsichtsfahrzeuge dienen („Wilhelm Lorck“, „Geheimer Baurat Wellmann“, „Excellenz Baensch“, „E. Kummer“, „Ems“, „Ingeniero“ (Abb. 17 bis 22). Diese durchaus seetüchtigen Fahrzeuge, von denen das letztgenannte beispielsweise die Reise von Danzig nach Montevideo ohne fremden Beistand allein unter eigenem Dampf glücklich zurücklegte, zeichnen

sich durch eine schneidige Form und verhältnismässig grosse Geschwindigkeit aus, obwohl sie zum Teil nur mit einem geringen Tiefgang von 2 m erbaut werden mussten. Unter lediglich für Flussbereisungszwecke bestimmten Inspektionsdampfern sind zu nennen: „Gotthilf Hagen“ (Abb. 23) mit 0,65 m und „Dronte“ (Abb. 24) mit 0,5 m Tiefgang.

Neben diesen müssen wir als Spezialschiffe, welche zur Ausführung gelangten, noch die Fährdampfer und Eisbrecher nennen. Die ersteren, welche zum Teil für See- und zum Teil für Flusstrajekt errichtet wurden, boten namentlich mit Bezug auf die mit ihnen verbundenen Anlandevorrichtungen viel Interessantes. Wir nennen S. S. „Dunzig“, „Adler“, „Landrat Brückner“ (Abb. 25), „Fehmarnsund“ (Abb. 26). Dem Bau von Eisbrechern hat die Firma seit Jahrzehnten ein besonderes Interesse zugewendet. Hier waren es namentlich die eigenartigen Verhältnisse im Weichseldelta, welche den Bau besonderer Eisbrecherschiffe nach den sich häufig wiederholenden grossen Überschwemmungen bei starken Eisgängen erheischten. Für diese galt als erste Anforderung, dass neben einer grossen lebendigen Kraft ein geringer Tiefgang erzielt werde, und ein Vergleich zwischen der im Jahre 1884 erbauten „Ossa“ (Abb. 27), die damals als leistungsfähigster Eisbrecher auf der Weichsel arbeitete (Abb. 28 u. 29), und dem im Jahre 1904 gelieferten Eisbrechdampfer „Gardenga“ (Abb. 30 u. 31) gibt ein Bild von der Entwicklung dieses eigenartigen Schiffstyps.

Schliesslich möchten wir noch der in grosser Zahl zur Ausführung gelangten Barkassen (Abb. 32) gedenken, die an Stelle der Bereisungsdampfer auf jenen Binnengewässern Verwendung finden, wo ein grösserer Tiefgang als 1 m ausgeschlossen ist. Diese wurden als Ein- und Doppelschrauber ausgeführt, mit grösstzulässigen Geschwindigkeiten und tunlichst wohnlicher Einrichtung für Bereisungszwecke.

Wo Ansprüche an grösseren Platz für Unterbringung der Fahrgäste gestellt wurden und trotzdem an einem geringen Tiefgang festgehalten werden musste, da griff man auf den Bau von Radschiffen zurück.

Diese Schiffe wurden teils für Behörden zu Inspektionszwecken gebaut, teils lediglich für Passagierverkehr auf flachen Gewässern, zum Teil auch für Schleppverkehr, wo es galt, eine verhältnismässig grosse Maschinenkraft bei geringen Wassertiefen wirksam zu machen. Es kamen neben Dampfern für die Weichsel, Oder, Elbe und deren Nebenflüsse namentlich Lieferungen nach dem Dnjepr zur Ausführung, wo die unkorrigierten Stromverhältnisse Schiffe in der geringen Fahrtiefe von 2' engl. verlangten (Abb. 33—35).

Dort, wo indessen auf flachgehenden Strömen Schleusen oder Brückenjoche die Breite der Schiffe beschränkten, wurde der Bau von Hinterradschiffen (Abb. 36 u. 37) empfohlen, und zwar hat die Firma in stets fortschreitender Verbesserung, namentlich in der maschinellen Anordnung, 18 solcher Schiffe erbaut, in der Hauptsache für den Weichselstrom, für welchen sich gerade der Typ der Hinterraddampfer hervorragend eignet.

Hinsichtlich der in grosser Zahl zur Ausführung gelangten Fahrzeuge ohne Motor verweisen wir auf die angehängte Bauliste, die eine Übersicht über die verschiedenartigen Bestimmungszwecke gibt. Ein Gleiches gilt für die besonderen Zwecken dienenden Schiffe und Schiffsgefässe, zu denen wir auch das neu hergestellte eiserne Schwimmdock (Abb. 38 u. 39) der Firma und ihren schwimmenden Kran (Abb. 40 u. 41) rechnen dürfen.

Endlich sei noch jener Leichter gedacht, die seit einer Reihe von Jahren für Seetransport in Aufnahme gekommen sind und über deren Abmessungen und Tragfähigkeit die Baunummern 235/6, 271, 291/2 und 301 Aufschluss geben.

Wir haben in dieser Zusammenstellung nicht besonders erwähnt, dass die Firma auch die Dampfmaschinen und Dampfkessel sämtlicher Schiffe in ihren eigenen Werkstätten herstellt. Die ersteren (Abb. 42—45)

werden in allen modernen Typen und Grössen erbaut; Dampfkessel (Abb. 47) sowohl für Schiffe als auch für stationäre Zwecke in jeder herstellbaren Grösse unter Anwendung hydraulischer Nietung (Abb. 48—50).

Ihrer Kesselschmiede hat die Firma eine Abteilung für die Ausführung von Eisenkonstruktionen angegliedert, in welcher solche jeder Art und Umfanges für Hoch- und Tiefbau ausgeführt werden.

Die Eisen- und Metallgiesserei der Firma liefert Maschinen- und Handelsguss jeder Art bis zu einem Maximalgewicht von 10 To. Beide Giessereien sind sowohl für die Herstellung der eigenen Maschinenfabrikate als auch für diejenige von Handelsware aller Art eingerichtet und beschäftigt.

Die Kupferschmiede führt neben den Dampfrohrleitungen für maschinelle Anlagen alle Arbeiten ihrer Branche aus; ihre Betriebsstätte ist nach dem oben erwähnten Brande ganz neu eingerichtet worden.

Zum Schluss sei erwähnt, dass das neue Schwimmdock der Firma, dessen Vergrösserung durch Angliederung eines weiteren Abteils geplant ist, neben den beiden Patentslips für das Trockenstellen und Reparieren von Schiffen und Fahrzeugen aller Art dauernd auch während des Winters im Betriebe ist, wobei erwähnt sein mag, dass der Antrieb des ersteren aus der Werftzentrale auf elektrischem Wege erfolgt.



VERZEICHNIS

der von

J. W. Klawitter in Danzig erbauten Schiffe.

Segelschiffe.

Erbaut wurden in den Jahren 1827—1877 118 Segler (Vollschiffe, Barkschiffe, Briggs etc.) mit zusammen 34 237 Normallasten à 2000 Kilo.

Kriegsschiffe.

„Danzig“, Dampfkorvette für die preussische Marine.

„Fuchs“, Kanonenboot für die preussische Marine.

„Hai“, Kanonenboot für die preussische Marine.

3 eiserne Kanonenboote für die russische Marine.

„Cyclop“, Kanonenboot für die Kaiserlich deutsche Marine.

Seeschraubendampfer.

Lau- fende No.	Bau-No.	Art des Schiffes	Name	Länge <small>m</small> 'engl.	Breite <small>m</small> 'engl.	Tiefe <small>m</small> 'engl.	Tiefgang beladen <small>m</small> 'engl.	Lade- fähigkeit ts. dead weight	M a s c h i n e		Ge- schwindig- keit Knoten	Erbaut für:
									S y s t e m	indic. Pferde- stärke		
1	ohne	S. S.	Oliva	48.76	7.92	4.93	4.00	500	Niederdruck	210	7 1/2	Danziger Rhederei-Aktien-Gesellschaft
				160' 0"	26' 0"	16' 2"	13' 1 1/2"					
2	ohne	S. S.	Ottomin	48.76	7.92	4.93	4.00	500	Niederdruck	210	7 1/2	Danziger Rhederei-Aktien-Gesellschaft
				160' 0"	26' 0"	16' 2"	13' 1 1/2"					
3	3	S. S.	Ida	52.34	7.34	4.5	3.9	576	Compound	215	8	Th. Rodenacker, Danzig
				171' 9"	24' 1 1/2"	15' 0"	12' 9 1/2"					
4	12	S. S.	Marie	55.6	7.36	4.82	4.6	658	Niederdruck	280	8	London
				182' 8"	24' 2"	15' 10"	15' 1"					
5	30	S. S.	Juliane Renate	56.38	7.92	5.07	4.6	700	Compound	280	8 1/2	J. W. Klawitter, Danzig
				185' 0"	26' 0"	16' 8"	15' 1"					
6	68	S. S.	Moewe	19.5	4.4	2.48	1.77	—	Triple	180	9 1/2	Aktien-Gesellschaft Weichsel, Danzig
				64' 0"	14' 6"	8' 2"	5' 10"					
7	83	S. S.	Arion	19.5	4.4	2.48	1.77	—	Triple	180	9 1/2	Aktien-Gesellschaft Weichsel, Danzig
				64' 0"	14' 6"	8' 2"	5' 10"					

Seeschraubendampfer.

Lau- fende No.	Bau-No.	Art des Schiffes	Name	Länge <small>m</small> <small>' engl.</small>	Breite <small>m</small> <small>' engl.</small>	Tiefe <small>m</small> <small>' engl.</small>	Tiefgang beladen <small>m</small> <small>' engl.</small>	Lade- fähigkeit ts. dead weight	M a s c h i n e		Ge- schwindig- keit Knoten	Erbaut für:
									System	indic. Pferde- stärke		
8	86	S. S.	Fink	19.5 64' 0"	4.45 14' 8"	2.65 8' 8"	2.1 7' 0"	—	Triple	180	9 1/2	Akt.-Gesellsch. Weichsel, Danzig
9	90	S. S.	Box	19.6 64' 4"	4.45 14' 8"	2.65 8' 8"	1.98 5' 9 3/4"	—	Compound	100	9 1/2	Königsberg
10	97	S. S.	Bravo	19.6 64' 4"	4.4 14' 6"	2.65 8' 8"	1.9 6' 4"	—	Compound	100	9 1/2	Königsberg
11	98	S. S.	Putzig	30.32 99' 6"	5.49 18' 0"	2.5 8' 2 1/2"	1.828 6' 0"	96	Compound	80	8	Akt.-Gesellsch. Weichsel, Danzig
12	104	S. S.	Rolandseck	59.00 193' 6 1/2"	9.2 30' 2 1/4"	3.81 12' 6"	3.05 10' 0"	1000	Compound	280	8 1/4	Bremen
13	105	S. S.	Sophie	55.47 182' 0"	7.92 26' 0"	4.57 15' 0"	3.65 12' 0"	750	Compound	260	8	F. G. Reinhold, Danzig
14	106	S. S.	Emma	55.4 181' 9 1/8"	7.92 26' 0"	5.57 18' 3 1/4"	4.65 15' 3"	860	Compound	400	9	F. G. Reinhold, Danzig
15	109	S. S.	Alma	58.7 192' 7"	8.25 27' 3/4"	5.3 17' 4 1/2"	4.57 15' 0"	920	Compound	470	9 1/2	F. G. Reinhold, Danzig
16	118	S. S.	Ossa	31.8 104' 4"	5.5 18' 0"	2.7 9' 0"	2.0 6' 7"	—	Compound	180	9	Kgl. Weichselstrombau-Verwaltung
17	122	S. S.	Einigkeit	36.9 121' 1/2"	4.8 15' 9"	2.24 7' 3"	1.6 5' 3"	125	Compound	100	8	Emil Berenz, Danzig
18	132	S. S.	Wilhelm Lorck	27.14 89' 3/4"	5.1 16' 9"	3.25 10' 4"	2.8 9' 2"	—	Compound	175	9 1/2	Kgl. Hafengebäude-Inspektion, Neufahr- wasser
19	136	S. S.	Richard Damme	31.8 104' 4"	5.5 18' 0"	2.95 9' 3 1/2"	2.0 6' 7"	—	Compound	220	9 1/2	
20	147	S. S.	D. Siedler	52.4 171' 11"	7.6 24' 11 1/4"	4.2 13' 9 1/2"	3.66 12' 0"	600	Triple	360	9 1/2	F. G. Reinhold, Danzig
21	153	S. S.	{ Steinar (ex Hela, Friedrich Fischer) }	39.0 128' 0"	6.5 21' 4"	3.78 12' 5"	3.35 11' 0"	340	Compound	220	9 1/2	Dantziger & Sköllin, Danzig
22	156	S. S.	Mietzing	52.4 171' 11"	7.6 24' 11 1/4"	3.96 13' 0"	3.66 12' 0"	600	Triple	360	9 1/2	F. G. Reinhold, Danzig
23	170	S. S.	Emily Rickert	52.4 171' 11"	7.6 24' 11 1/4"	3.96 13' 0"	3.66 12' 0"	600	Triple	360	9 1/2	Behnke & Sieg, Danzig
24	174	S. S.	A. W. Kafemann	64.92 213' 0"	8.95 29' 6"	4.8 15' 9"	4.27 14' 0"	1050	Triple	450	9 1/2	Behnke & Sieg, Danzig
25	177	S. S.	Geh. Baurat Wellmann	28.85 94' 8"	5.3 17' 4"	2.75 9' 0"	2.0 6' 7"	—	Compound	200	11	Kgl. Regierung, Stralsund
26	182	S. S.	Martha	64.92 213' 0"	8.95 29' 6"	4.8 15' 9"	4.35 14' 3"	1100	Triple	450	9	F. G. Reinhold, Danzig

Seeschraubendampfer.

Lau- fende No.	Bau-No.	Art des Schiffes	Name	Länge	Breite	Tiefe	Tiefgang beladen	Lade- fähigkeit ts. dead weight	Maschine		Ge- schwindig- keit Knoten	Erbaut für:
				m 'engl.	m 'engl.	m 'engl.	m 'engl.		System	indic. Pferde- stärke		
27	194	S. S.	Adler	28,155 92' 4 1/2"	7.50 24' 6"	3.35 10' 5 1/2"	2.0 6' 7"	—	Compound	200	8	{ Kgl. Eisenbahn-Direktion Altona f. Tönning
28	197	S. S.	St. Pierre (ex Balder) .	54.0 177' 0"	8,229 27' 0"	3.95 12' 11 1/2"	3.66 12' 10 1/2"	625	Triple	460	10 1/2	Bordeaux
29	200	S. S.	Minna	66.14 217' 0"	9,296 30' 6"	4.81 15' 9 1/2"	4.57 15' 0"	1320	Triple	550	8 3/4	F. G. Reinhold, Danzig
30	212	S. S.	Stade	35.0 114' 10"	6,85 22' 6"	4.4 14' 5"	3.5 11' 6"	—	Compound	600	12	Hamburg
31	213	S. S.	Falkenstein	33.53 110' 0"	6,38 20' 11"	3,68 12' 1"	3,35 11' 0"	—	Compound	300	10	Blankenese
32	215	S. S.	Exc. Baensch	28.0 91' 10"	5.3 17' 4"	3.2 10' 6"	2.5 8' 2 1/2"	—	Triple	300	11	Hafenbau-Inspektion, Colberg
33	216	S. S.	Greif	25.0 82' 0"	5.0 16' 4"	3.0 9' 10"	2.4 7' 10"	—	Triple	200	10	Bremen
34	217	S. S.	E. Kummer	26.0 82' 4"	5,4 17' 8"	3,45 11' 4"	3,0 9' 10"	—	Triple	300	11	Hafenbau-Inspektion, Pillau
35	219	S. S.	Nina	34,75 114' 0"	6,7 22' 0"	2,74 9' 0"	1,52 5' 0"	66	Compound	{ 2 Maschinen von je 200	10	{ Russland
36	221	S. S.	Saxonia	67,06 220' 0"	9,78 32' 1"	4,67 15' 4"	4,52 14' 10"	1500	Triple	600	9	Stettin
37	222	S. S.	„I“	43,5 143' 0"	8,5 28' 0"	2,9 9' 6"	2,5 8' 2 1/2"	400	2 Compound à	90	7,3	Kgl. Hafenbau-Inspektion, Pillau
38	223	S. S.	„II“	43,5 143' 0"	8,5 28' 0"	2,9 9' 6"	2,5 8' 2 1/2"	400	2 Compound à	90	7,3	Kgl. Hafenbau-Inspektion, Pillau
39	227	S. S.	Vineta	30,0 98' 5"	6,0 20' 0"	3,0 10' 0"	2,2 7' 3"	—	Triple	300	11 1/4	Aktien-Gesellschaft Weichsel, Danzig
40	231	S. S.	Bellys (ex Emmy) . . .	47,30 155' 2"	7,62 25' 0"	4,04 13' 3"	3,66 12' 0"	625	Compound	275	8	Wismar
41	232	S. S.	Ems	28,5 93' 6"	5,5 18' 1"	2,8 9' 3"	2,0 6' 7"	—	2 Compound à	150	11	Kgl. Wasserbau-Inspektion, Emden
42	252	S. S.	Hugin	74,37 244' 0"	10,97 36' 0"	5,715 18' 9"	5,182 17' 0"	2200	Triple	750	9	Norwegen
43	255	S. S.	Petschora	54,0 177' 0"	8,229 27' 0"	3,95 12' 11 1/2"	3,207 10' 6"	350	Triple	400	9 1/4	Russland
44	266	S. S.	Ingeniero	32,0 105'	5,4 17' 9"	3,4 11' 2"	2,5 (3,0) 8' 2 1/2" (9' 10")	—	Triple	400	12 1/4	Republik Uruguay
45	283	S. S.	III	45,0 147' 7"	8,5 27' 10 1/2"	2,9 9' 6 3/4"	2,5 8' 2 1/2"	400	2 Compound à	90	7 leer	Kgl. Hafenbau-Inspektion, Pillau

Seeschraubendampfer.

Lau- fende No.	Bau-No.	Art des Schiffes	Name	Länge	Breite	Tiefe	Tiefgang beladen	Lade- fähigkeit ts. dead weight	Maschine		Ge- schwindig- keit Knoten	Erbaut für:
				$\frac{m}{'engl.}$	$\frac{m}{'engl.}$	$\frac{m}{'engl.}$	$\frac{m}{'engl.}$		System	indic. Pferde- stärke		
46	284	S. S.	IV	45.0 147' 7"	8.5 27' 10 $\frac{1}{8}$ "	2.9 9' 6 $\frac{3}{4}$ "	2.5 8' 2 $\frac{1}{2}$ "	400	2 Compound à	90	7 leer	Kgl. Hafenbau-Inspektion, Pillau
47	285	S. S.	Chamid	75.588 248' 0"	9.753 32'	5.334 17' 6"	3.962 13' 0"	1375.9	2 Compound à	750	11	Russland
48	293	S. S.	Galveston	71.0 233' 0"	11.9 39' 1 $\frac{1}{2}$ "	4.7 15' 5"	4.5 14' 9"	1800	2 Triple à	600	10,5	Amerika
49	294	S. S.	Texas	74.0 242' 9 $\frac{1}{2}$ "	12.0 39' 4 $\frac{1}{2}$ "	4.7 15' 5"	4.5 14' 9"	1800	2 Triple à	800	10,5	Amerika
50	296	S. S.	I	42.0 137' 10"	8.5 27' 11"	2.9 9' 6"	2.3 7' 6 $\frac{1}{2}$ "	300	2 Compound à	90	7 leer	Kgl. Wechselstrombau-Verwaltung
51	297	S. S.	II	42.0 137' 10"	8.5 27' 11"	2.9 9' 6"	2.3 7' 6 $\frac{1}{2}$ "	300	2 Compound à	90	—	Kgl. Wechselstrombau-Verwaltung
52	305	S. S.	. . . . .	42.0 137' 10"	6.7 22' 0"	3.5 11' 6"	2.8 9' 2 $\frac{1}{2}$ "	325	Compound	250	—	Rügenwalde
53	310	S. S.	. . . . .	52.0 170' 9"	7.2 23' 8"	4.05 13' 3 $\frac{1}{2}$ "	2.5 8' 2 $\frac{1}{2}$ "	—	2 Triple à	500	14	Cuba



Flussdampfer: a. Schraubendampfer.

Lau- fende No.	Bau-No.	Name	Länge m	Breite m	Tiefe m	Tiefgang m	Maschine	Ge- schwindig- keit Knoten	Zweck	Erbaut für:
							J.-P.			
1	50	Puck	15.5	3.96	2.23	1.3	65	8	Schleppdienst und Transport	Danzig
2	64	Nix	17.1	3.96	2.28	1.47	65	9 1/2	Schleppdienst und Transport	Weichsel-Aktien-Gesellschaft, Danzig
3	70	Flink	12.5	2.7	1.4	0.89	20	8	Passagierfahrt und Transport	Bromberg
4	84	Oberon	19.8	3.96	2.13	1.21	70	8	Personen- und Gütertransport	Gebr. Habermann, Danzig
5	85	Grille	18.3	3.65	2.1	1.2	70	8	Schleppdienst und Passagierfahrt	Gebr. Habermann, Danzig
6	89	Titania	15.8	3.0	1.6	1.0	45	9	Schleppdienst und Passagierfahrt	Gebr. Habermann, Danzig
7	91	Thorn	15.05	3.0	1.6	1.0	35	8	Fährdienst	Thorn
8	93	Legan	18.6	3.2	1.72	1.0	60	9	Passagierfahrt	Weichsel-Aktien-Gesellschaft, Danzig
9	94	Trude	18.6	3.2	1.72	1.0	60	9	Passagierfahrt	Gebr. Habermann, Danzig
10	95	Diana	22.5	4.26	2.3	1.0	80	9	Passagierfahrt	Gebr. Habermann, Danzig
11	96	Anita	17.8	3.6	2.0	1.2	50	8	Schleppdienst	Memel
12	107	Lachs	22.5	4.27	2.1	1.3	80	8 1/2	Schlepp- und Passagierfahrt	Weichsel-Aktien-Gesellschaft, Danzig
13	108	Forelle	22.5	4.27	2.1	1.3	80	8 1/2	Schlepp- und Passagierfahrt	Weichsel-Aktien-Gesellschaft, Danzig
14	110	Amor	21.5	3.7	1.9	1.0	40	8	Schlepp- und Passagierfahrt	Gebr. Habermann, Danzig
15	111	Sirene	21.5	3.7	1.9	1.0	40	8	Schlepp- und Passagierfahrt	Gebr. Habermann, Danzig
16	120	Hecht	23.5	4.27	2.3	1.3	80	9	Schlepp- und Passagierfahrt	Weichsel-Aktien-Gesellschaft, Danzig
17	137	Elfe	23.3	3.9	1.9	1.0	65	9	Schlepp- und Passagierfahrt	Gebr. Habermann, Danzig
18	150	Triton	17.4	4.44	2.2	1.68	120	9	Schleppdienst	Memel
19	155	Juno	23.1	3.9	2.1	1.0	65	9	Schlepp- und Passagierfahrt	Gebr. Habermann, Danzig
20	175	Schwan	14.61	2.9	1.4	0.75	55	8 3/4	Bereisungsfahrzeug	Elbstrombau-Verwaltung
21	178	Vistula	18.0	3.52	2.07	1.2	65	9	Bereisungsdampfer	Frankfurt a. M.
22	180	Phönix	23.47	4.27	2.36	1.73	120	9	Schlepp- und Passagierfahrt	Weichsel-Aktien-Gesellschaft, Danzig
23	184	Schwarzwasser	38.0	6.1	3.27	1.40	2 Maschinen von je 230	11 1/4	Eisbrecher	Kgl. Weichselstrombau-Verwaltung

Flusstdampfer: a. Schraubendampfer.

Lau- fende No.	Bau-No.	Name	Länge m	Breite m	Tiefe m	Tiefgang m	Maschine J.-P.	Ge- schwindig- keit Knoten	Zweck	Erbaut für:
24	189	Prussina	21.975	4.5	2.25	1.4	32	6 1/2	Kohlentransport	Kgl. Weichselstrombau-Verw., Danzig
25	185	Auguste	18.0	3.7	1.625	1.2	50	8 1/2	Schlepp- und Bereisungsdampfer	Tapiau
26	190	L. Hagen	13.8	3.0	1.5	1.0	32	8	Bereisungsdampfer	Kgl. Wasserbau-Inspekt., Kuckerneese
27	201	Dunzig	14.0	4.0	2.0	1.2	50	7	Fährdienst	Stettin
28	208	D. P. XI	37.0	6.8	2.2	1.5	} Je 2 Maschinen von je 60	8	Baggererdetransport	Wasserbau-Inspektion, Stettin
29	209	D. P. XII	37.0	6.8	2.2	1.5			Baggererdetransport	Wasserbau-Inspektion, Stettin
30	214	Fribbe	16.5	3.2	1.35	0.94	} 2 Maschinen von je 30	8 1/2	Bereisungsdampfer	Kgl. Weichselstrombau-Verwaltung
31	226	Richard	20.0	5.5	2.0	1.0 / 1.8			180	9 1/2	Schleppdienst	Memel
32	230	Sprott	15.45	4.0	2.1	1.7	90	9	Werftdienst	Danzig
33	234	Falke	15.0	3.5	1.4	0.95	50	7 3/4	Schleppdienst	Kgl. Weichselstrombau-Verwaltung
34	246	Landrat Brückner	27.0	6.6	2.1	1.3	2 à 90	7	Fährdienst	} Culmsee a. d. Weichsel
35	249	Moeve	15.0	3.5	1.4	0.95	60	7 3/4	Schleppdienst für Fähre	
36	251	Schwalbe	13.8	3.0	1.4	1.2	55	8 1/4	Schleppdienst	Kgl. Hafengebäude-Inspektion, Memel
37	260	. . . . .	16.0	4.0	2.0	1.3	60	8	Spritzendampfer	Königsberg i. Pr.
38	265	Osterode	23.5	3.0	1.8	1.35	55	7 1/2	Frachtverkehr	Osterode
39	270	Fehmarnsund	24.0	7.0	2.3	1.7	140	7 1/2	Eisenbahn-Trajekt-Verkehr	Fehmarnsund
40	282	Labiau	16.2	3.5	2.0	1.0	60	8	Bereisungsbarkasse	Kgl. Wasserbau-Inspektion, Tapiau
41	288	DI 2	16.0	4.0	2.05	1.9	90	8	Werftbetrieb	Kaiserl. Werft, Danzig
42	289	Flink	10.0	2.30	1.20	0.9	8	8	Motor-Salon-Barkasse	Kaiserl. Werft, Danzig
43	295	Gardenga	39.45	8.5	2.55	1.0	400	10	Eisbrecher	Kgl. Weichselstrombau-Verwaltung
44	298	Habicht	15.9	3.8	2.0	1.75	100	8	Lotsenbarkasse	Kgl. Hafengebäude-Inspekt., Neufahrwasser
45	303	. . . . .	17.0	4.0	2.0	1.7	100	8	Spritzendampfer	Kaiserl. Werft, Danzig
46	306	. . . . .	19.0	3.5	1.8	0.7	70	8	Bereisungsdampfer	Kgl. Wasserbau-Inspektion, Tapiau
47	307	. . . . .	24.8	5.2	2.0	1.15	200		Schleppdampfer	Spandau
48	308	. . . . .	21.3	4.6	1.6	1.0	130		Schleppdampfer	Fordon b. Bromberg
49	309	. . . . .	20.0	4.6	2.1	1.1	120		Schleppdampfer	Friedrichshagen b. Berlin

Flussdampfer: b. Seitenraddampfer.

Lau- fende No.	Bau-No.	Name	Länge m	Breite m	Tiefe m	Tiefgang m	Maschine J.-P.	Ge- schwindig- keit Knoten	Zweck	Erbaut für:
1		Neufahrwasser	29.1	4.5	2.97	1.7	240	11	Schleppdienst in See	Hafenbau-Inspektion, Neufahrwasser
2	8	Falke	31.7	4.41	2.28	1.4	120	9 ¹ / ₂	Passagierfahrt	Weichsel-Aktien-Gesellschaft, Danzig
3	15	Schwan	32.6	4.41	2.28	1.4	150	10	Passagierfahrt	Weichsel-Aktien-Gesellschaft, Danzig
4	23	Drache	36.57	5.48	2.74	1.8	300	10 ¹ / ₂	Salondampfer	Weichsel-Aktien-Gesellschaft, Danzig
5	36	Greif	32.6	4.26	2.1	1.4	100	9 ¹ / ₂	Passagierfahrt	Weichsel-Aktien-Gesellschaft, Danzig
6	44	Danzig	29.8	5.4	2.9	1.6	220	10 ¹ / ₂	Schleppdienst in See	Hafenbau-Inspektion, Neufahrwasser
7	56	Blitz	32.6	4.4	2.1	1.4	110	10	Passagierfahrt	Weichsel-Aktien-Gesellschaft, Danzig
8	69	Anna	15.9	2.48	1.0	0.58	30	8	Lust-Dampfboot (Spree)	Berlin
9	88	Pfeil	32.6	4.26	2.1	1.2	100	10 ¹ / ₂	Passagierfahrt	Weichsel-Aktien-Gesellschaft, Danzig
10	92	Copernicus	17.1	2.74	1.14	0.5	30	8	Fährdienst	Thorn
11	115	Ciechozinek	38.38	4.4	2.05	0.5	120	8	Passagierfahrt	Russland
12	116	Westerplatte	12.0	3.6	1.9	0.95	15	5	Fährdienst	Weichsel-Aktien-Gesellschaft, Danzig
13	123	Triton	37.26	4.4	2.05	0.56	110	9	Lustboot	Russland
14	127	Gotthilf Hagen	42.0	5.5	2.1	0.625	150	10 ¹ / ₂	Bereisungsdampfer	Kgl. Weichselstrombau-Verwaltung
15	148	Elisabeta	42.0	5.5	2.1	0.65	180	10 ¹ / ₂	Passagierfahrt (Dnjepr)	Russland
16	151	Mark Brandenburg	42.7	5.34	2.2	0.8	330	10 ¹ / ₂	Schleppverkehr (Oder)	Fürstenberg a. O.
17	152	Dronte	24.8	3.6	0.95	0.45	65	8 ¹ / ₂	Bereisungsdampfer (Nogat)	Kgl. Weichselstrombau-Verwaltung
18	154	Courier	47.0	5.5	2.1	0.8	230	10 ¹ / ₂	Passagier- u. Gütertransport (Elbe)	Lauenburg a. E.
19	157	Stadt Fürstenberg a. O.	42.7	5.34	2.2	0.8	330	10 ¹ / ₂	Schleppdienst (Oder)	Fürstenberg a. O.
20	159	Kaiser Wilhelm II.	44.0	4.5	2.1	0.9	220	10 ¹ / ₂	Passagier- u. Güterverkehr (Elbe)	Lauenburg a. E.
21	187	Vulkan	39.0	5.0	2.0	0.61	250	11	Passagier- u. Güterverkehr (Dnjepr)	Russland
22	188	Blitz	40.5	5.25	2.05	0.58	250	11	Passagier- u. Güterverkehr (Dnjepr)	Russland
23	195	Hekla	34.6	5.8	2.15	1.0	250	9	Passagier- und Schleppverkehr	Russland
24	204	Danzig	43.0	6.8	1.95	0.6	250	9	Fracht- und Schleppverkehr	Joh. Ick, Danzig
25	224	Graf Bismarck	25.4	4.3	2.1	1.2	150	10 ¹ / ₂	Bereisungsdampfer	Kgl. Hafenbau-Inspektion, Memel
26	228	Blitz	40.5	5.25	2.05	0.65	250	11	Passagierdampfer (Dnjepr)	Russland
27	229	Vorwärts	45.5	5.65	2.0	0.65	500	12	Schleppdienst	zum Verkauf
28	300	Paul Benecke	43.5	7.5	3.6	2.2	400	12	Passagierdampfer	Aktien-Gesellschaft Weichsel

Flussdampfer: c. Hinterraddampfer.

Lau- fende No.	Bau-No.	Name	Länge m	Breite m	Höhe m	Tiefgang m	Maschine J.-P.	Ge- schwindig- keit Knoten	Zweck	Erbaut für:
1	99	Prinz Wilhelm von Preussen	32,8	5,8	2,43	0,6	160	8 ^{1/2}	Passagierfahrt Weichsel	Thorn
2	101	Anna	41,0	6,8	2,3	0,54	180	8	Frachtverkehr Weichsel	Danzig
3	102	Alice	41,0	6,8	2,3	0,54	180	8	Frachtverkehr Weichsel	Danzig
4	112	Drewenz	19,25	2,8	1,1	0,47	25	7	Passagierfahrt Weichsel	Thorn
5	113	Transporteur	24,35	4,3	2,14	1,1	110	8	Schleppdienst Weichsel	Königsberg i. Pr.
6	114	Syrena	24,2	4,3	2,14	0,58	60	8	Schleppdienst und Passagierfahrt	Russland
7	117	Schwarzwasser	17,63	3,3	1,3	0,69	55	8	Fracht- und Schleppverkehr	Schwet
8	121	Neptun	40,0	6,8	2,1	0,6	180	8	Fracht- und Schleppverkehr	Russland
9	128	Wanda	45,5	7,2	2,1	0,5	200	8	Fracht- und Schleppverkehr	Graudenz
10	138	Mercur	30,8	4,6	2,1	0,66	100	8 ^{1/2}	Passagierfahrt	Gebr. Habermann, Danzig
11	158	Kaiser Wilhelm II.	40,0	5,3	2,1	0,7	150	9	Frachtverkehr	Posen
12	181	Kaiserin Auguste Victoria	40,0	5,3	2,1	0,75	220	9	Schleppverkehr	Posen
13	191	Irene	40,0	5,7	2,1	0,68	230	8 ^{1/2}	Schleppverkehr	Spandau
14	196	Warschau	47,5	7,8	2,1	0,765	230	8	Schleppverkehr	Danzig
15	207	Weichsel	46,8	5,8	1,95	0,7	250	8 ^{1/2}	Fracht- und Schleppverkehr	Danzig
16	210	Magdeburg	43,6	6,0	2,1	1,3	150	8	Fracht- und Schleppverkehr	Stettin
17	218	Thorn	46,8	5,8	1,95	0,7	250	8 ^{1/2}	Fracht- und Schleppverkehr	Danzig
18	225	Graudenz	46,8	5,8	1,95	0,7	250	8 ^{1/2}	Fracht- und Schleppverkehr	Danzig

Transportfahrzeuge.

Laufende No.	Bau-No.	Art	Anzahl Stück	Länge m	Breite m	Höhe m	Tiefgang m	Zweck	Erbaut für:
1/2	25/26	Eiserne Baggerprähme .	2	18.7	5.2	—	1.87	Baggererde-Transport	Kgl. Hafenubau-Inspekt., Neufahrwasser
3/4	37/38	Eiserne Baggerprähme .	2	18.29	5.32	—	2.03	Baggererde-Transport	Kgl. Hafenubau-Inspekt., Neufahrwasser
5	43	Eiserner Baggerprahm . .	1	18.29	5.32	—	2.03	Baggererde-Transport	Kgl. Hafenubau-Inspekt., Neufahrwasser
6	49	Eiserner Baggerprahm . .	1	18.29	5.32	—	2.03	Baggererde-Transport	Kgl. Hafenubau-Inspekt., Neufahrwasser
7/12	57	Eiserne Baggerprähme .	6	12.6	3.14	—	0.94	Baggererde-Transport	Kgl. Eisenb.-Direkt., Bromberg, f. Thorn
13/19	76/82	Eiserne Baggerprähme .	7	19.5	5.04	—	1.77	Baggererde-Transport	Kgl. Regierung, Stralsund
20	103	Eiserner Transportprahm .	1	16.5	4.57	—	1.22	—	Kgl. Eisenbahn-Bauinspekt., Graudenz
21/23	124/26	Eiserne Transportprähme .	3	18.4	3.0	—	1.0	—	Kgl. Wasserbau-Inspektion, Dirschau
24	129	Eiserner Transportprahm .	1	10.0	3.2	—	1.1	Kohlen-Transport	Kgl. Hafenubau-Inspekt., Neufahrwasser
25/34	130	Hölzerne Transportprähme	10	10.0	3.2	—	1.1	Kohlen-Transport	Kgl. Hafenubau-Inspekt., Neufahrwasser
35/38	133	Eiserne Transportprähme .	4	8.0	3.0	—	1.0	Baggererde-Transport	Kgl. Hafenubau-Inspekt., Neufahrwasser
39/53	134	Hölzerne Rammprähme .	16	9.4	3.7	—	1.26	Rammenaufstellung	Kgl. Eisenbahn-Direktion, Bromberg
54/63	135	Hölzerne Baggerprähme .	10	12.5	3.14	—	0.94	Baggererde-Transport	Kgl. Eisenbahn-Direktion, Bromberg
64/71	139/46	Stähl. Seitenklappenprähme	8	18.0	3.5	1.4	1.25	Baggererde-Transport	Kgl. Wechselstrombau-Verwaltung
72	149	Stählerner Kohlenprahm .	1	19.0	4.3	2.3	1.88	Kohlen-Transport	Gebr. Habermann, Danzig
73/76	160/3	Stähl. Bodenklappenprähme	4	14.3	4.7	1.2	1.20	Baggererde-Transport	Kgl. Hafenubau-Inspektion, Pillau
77/78	164/5	Stählerne Prähme	2	13.0	3.0	1.5	0.9	Zuckerrüben-Transport	Dirschau
79/82	166/9	Stählerne Baggerprähme .	4	19.5	5.04	1.77	1.77	Baggererde-Transport	Kgl. Regierung, Stralsund
83	179	Hölzerner Kohlenprahm .	1	16.2	5.0	1.95	1.37	Kohlen-Transport	| den Wechsel-Durchstich | Einlage-Nickelswalde
84/93	183a-k	Hölzerne Prähme-Pontons	10	9.2	3.7	—	0.9	Brücken-Pontons	

Transportfahrzeuge.

Laufende No.	Bau-No.	Art	Anzahl	Länge	Breite	Höhe	Tiefgang	Zweck	Erbaut für:
			Stück	m	m	m	m		
94	192	Petroleumprahm	1	39,0	5,85	2,1	1,9	Transport flüssig. Petroleums	Königsberg i. Pr.
95	193	Stählerner Prahm	1	13,0	3,0	0,9	0,7	Zuckerrüben-Transport	Dirschau
96/97	198/199	Hölzerne Prähme	2	17,0	2,65	1,0	0,7	Erd-Transport	Wasserbau-Inspektion, Dirschau
98/99	202/3	Stählerne Prähme	2	12,0	4,7	1,0	0,3	Anlegeprähme	Stettin
100	205	Stählerner Kohlenprahm .	1	18,0	4,0	1,5	1,0	Kohlen-Transport	Wasserbau-Inspektion, Elbing
101	206	Stählerner Transportprahm	1	21,0	4,45	1,5	1,2	—	J. W. Klawitter, Danzig
102	220	Stählerner Prahm	1	12,0	4,0	0,85	0,3	Dampfspritzen-Prahm	Städt. Feuerwehr, Danzig
103	233	Stählerner Transportprahm	1	18,0	4,35	1,5	1,2	Kohlen-Transport	J. W. Klawitter, Danzig
104/12	237/45	Stählerne Baggerschuten .	9	21,7	7,16	1,9	1,9	Baggererde-Transport	St. Petersburg
113	250	Stählerne Winterfähre . .	1	17,2	4,0	0,95	0,52	Fährdienst	Kgl. Hafengebäude-Inspektion, Pillau
114	258	Stählerner Kohlenprahm .	1	25,0	6,0	2,36	1,44	Kohlen-Transport	Kgl. Maschinenbau-Inspektion, Plehnendorf
115	259	Stählerner Ponton	1	25,0	4,0	1,0	0,35	Ponton	Dirschau
116/18	261/63	Stählerne Prähme	3	12,0	5,0	1,05	0,8	Baggerprähme	Kgl. Wasserbau-Inspektion, Tapiaw
119/20	253/54	Stählerne Flusslichter .	2	24,0	3,0	1,6	1,35	Frachtverkehr	Osterode
121/23	267/69	Stählerne Prähme	3	26,0	6,5	2,5	1,86	Kohlen-Transport	Kaiserliche Werft, Danzig
124/32	272/80	Stählerne Prähme	9	19,8	4,175	1,1	0,85	Baggererde-Transport	Elbstrombau-Verwaltung
133	281	Stählerner Prahm	1	20,4	5,0	1,55	1,25	Erd-Transport	Kgl. Wasserbau-Inspektion, Loetzen
134	302	Stählerner Prahm	1	14,0	4,0	1,2	—	Material-Transport	Kgl. Wasserbau-Inspektion, Tilsit
135	304	Stählerner Prahm	1	24,0	7,0	2,99	2,1	Munitions-Transport	Kaiserliche Werft, Danzig

Diverses.

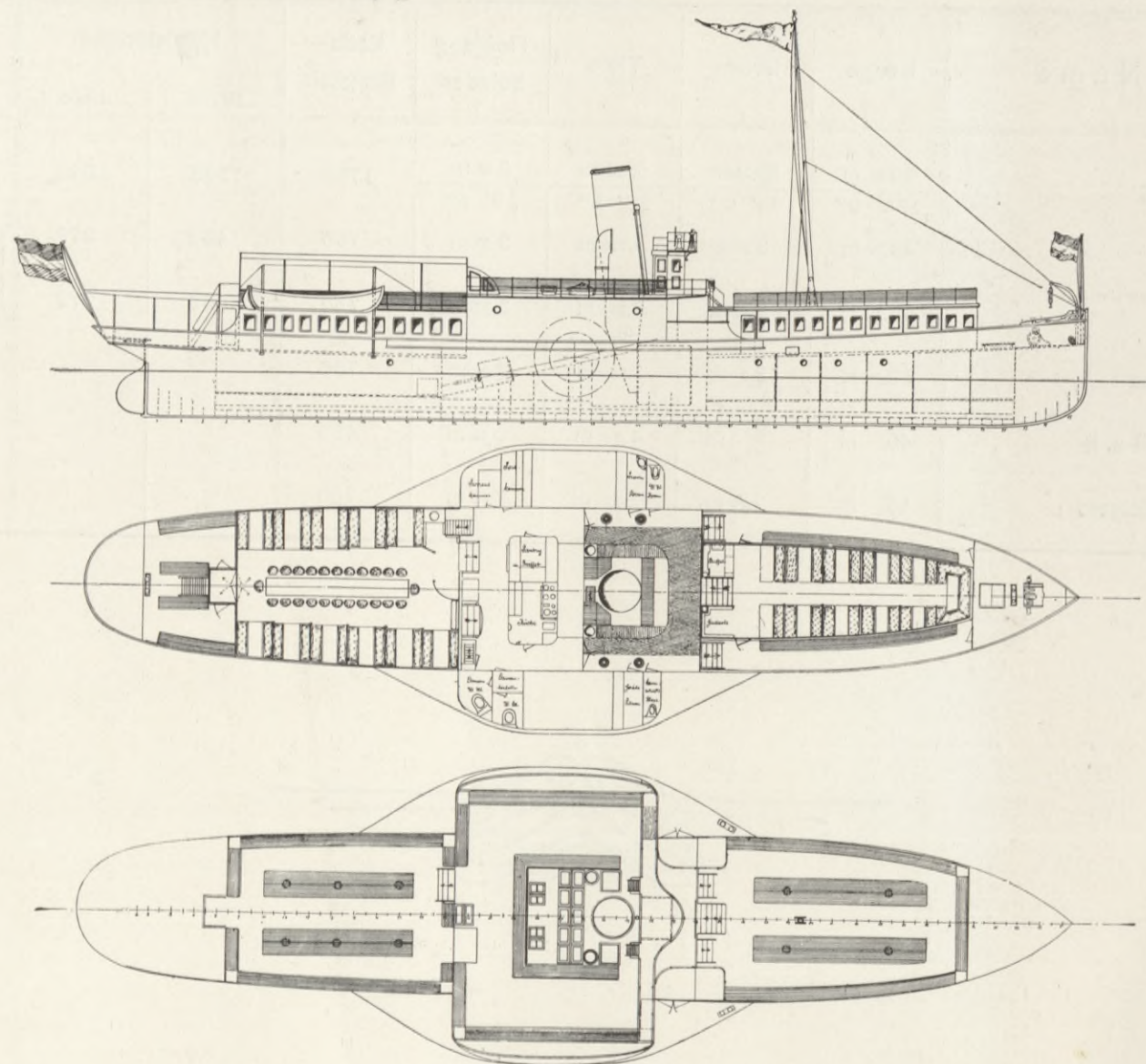
Laufende No.	Bau-No.	Art	Länge	Breite	Höhe	Tiefgang	Zweck	Erbaut für:
1	16	Dampfbagger	83' 10"	17' 0"	10' 0"	3' 0"	Baggerbetrieb	Russland
2	19	Dampfbagger	102' 0"	26' 0"	11' 9"	4' 10"	Baggerbetrieb	Kgl. Hafenbau-Insp., Neufahrwasser
3	48	Fischkutter	65' 8"	17' 6"	9' 9"	6' 8"	Hochseefischerei	Ostsee-Fischerei-Gesellschaft, Danzig
4	54	Baggerschiff	63' 8"	16' 11"	4' 0"	—	Baggerbetrieb	Kgl. Eisenbahndir., Brombg., f. Thorn
5	55	Ponte	40' 0"	16' 0"	4' 0"	—	Trajekt	Kgl. Eisenbahndir., Brombg., f. Thorn
6/8	60/62	Seilschiffe	108' 6"	15' 9"	9' 5"	5' 11"	Seilschiffahrt	Russland
9	63	Eisernes Schwimmtor	90' 0"	12' 0"	14' 0"	—	Dockbetrieb	Swinemünde
10	66	Getreideelevator	90' 0"	27' 0"	10' 3"	7' 6"	Getreideschüttung	Danzig
11	87	Eiserner Handbagger	20' 0"	13' 0"	3' 0"	1' 3"	Baggerbetrieb	Danzig
12/13	100	2 eiserne Pontons	120' 0"	13' 0"	4' 0"	—	Träger für Badezellen	Thorn
14	119	Kasernenschiff	24.0 m	4.5 m	2.25 m	0.7 m	Arbeitertransport	Kgl. Weichselstrombau-Verwaltung
15	131	Kasernenschiff	19.0 m	4.3 m	2.0 m	—	Arbeitertransport	Hafenbau-Inspektion, Neufahrwasser
16	171	Ponte	15.0 m	4.87 m	1.5 m	—	Trajekt	Kgl. Eisenbahndir., Brombg., f. Fordon
17/18	172/73	2 Feuerschiffe	16.80 m	4.30 m	2.80 m	1.75 m	Küstenbefeuern	Hafenbau-Inspektion, Swinemünde
19	186	Schlafprahm	15.5 m	4.44 m	2.365 m	—	zum Transport von 32 Arbeitern	Kgl. Wasserbau-Inspektion, Elbing
20	211	Schlafprahm	15.5 m	4.44 m	2.365 m	—	zum Transport von 32 Arbeitern	Kgl. Wasserbau-Inspektion, Elbing
21	—	6 stählerne Schwimmflöße	8.0 m	2.0 m	—	—	Werftbetrieb	Danzig
22/23	247/48	2 stählerne Pontons	10.1 m	5.5 m	1.6 m	0.8 m	Anlande-Pontons	Culmsee, Weichsel-Trajekt
24/25	256/57	2 stählerne Schlafprähme	15.5 m	4.44 m	2.365 m	—	Arbeitertransport	Kgl. Wasserbau-Inspektion, Tilsit
26	264	Fährprahm	9.25 m	2.7 m	0.8 m	0.2 m	Fährbetrieb	Aktien-Gesellschaft Weichsel, Danzig
27	286	Kranponton	22.160 m	15.5 m	2.120 m	0.725 m	Werftkran	J. W. Klawitter, Danzig
28	287	Kranponton	27.00 m	20.0 m	3.00 m	1.425 m	Werftkran	Kaiserliche Werft, Danzig
29	290	Dock	72.24 m	22.0 (16.8) m	9.41 m	8.41 m	Tragfähigkeit ca. 3000 to	J. W. Klawitter, Danzig
			237'	72' 3"	35' 2"	27' 7"		
30	299	Kranponton	31	12	1.7.	0.7.	Schwimmkran	Magistrat, Stockholm

Stählerne Segelschiffe und Seeleichter.

Lau- fende No.	Bau-No.	Taklung	Name	Länge	Breite	Tiefe	Tiefgang beladen	Lade- fähigkeit	Registertons		Erbaut für:
									Brutto	Netto	
1	176	Bark	Atlantic	60,34 m 198' 0"	10,36 m 34' 0"	6,150 m 20' 6"	5,63 m 18' 6"	1700	1095	1045	Brake
2	235	Seeleichter	Alfa	45,72 m	8,23 m	3,734 m	3,20 m	750	402	379	} Schweden
3	236	Seeleichter	Beta	45,72 m	8,23 m	3,734 m	3,20 m	750	402	379	
4	271	Seeleichter	America	53,0 m	12,5 m	3,75 m	2,35 m	700			Amerika
5/6	291/92	Seeleichter	Kemi A u. B	40 m	9 m	4,0 m	2,44 m	400			Finnland
7	301	{ Petroleum- leichter }	Jul. Rüttgers	65 m	7,98 m	2,3 m	2,00 m	750			Rauxel



Passagierdampfer „Paul Benecke“ für 600 Passagiere.



Länge: 43,5 m
Tiefe: 3,6 m

Breite: 7,5 m
Tiefgang bel.: 2,2 m

400 i. HP.
12 Knoten



Abb. 1. SALONDAMPFER NEUBAU 300.

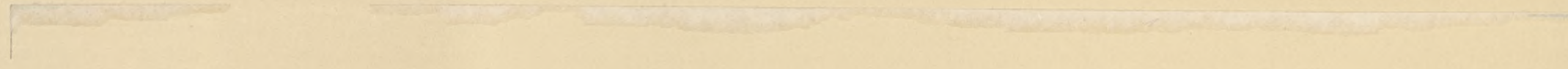


Abb. 2. DAMPCORVETTE „DANZIG“, erbaut für die Königliche Preussische Marine 1851.



Abb. 3. HÖLZERNES VOLLSCIFF „JOHANN WILHELM“.



Abb. 4. HÖLZERNE BARK „MARGARETHA BLANKA“.

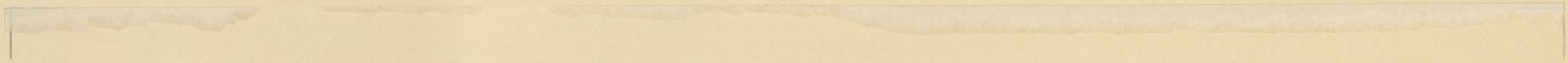


Abb. 5. EISERNER SCHRAUBENDAMPFER „JULIANE RENATE“, erbaut 1864.

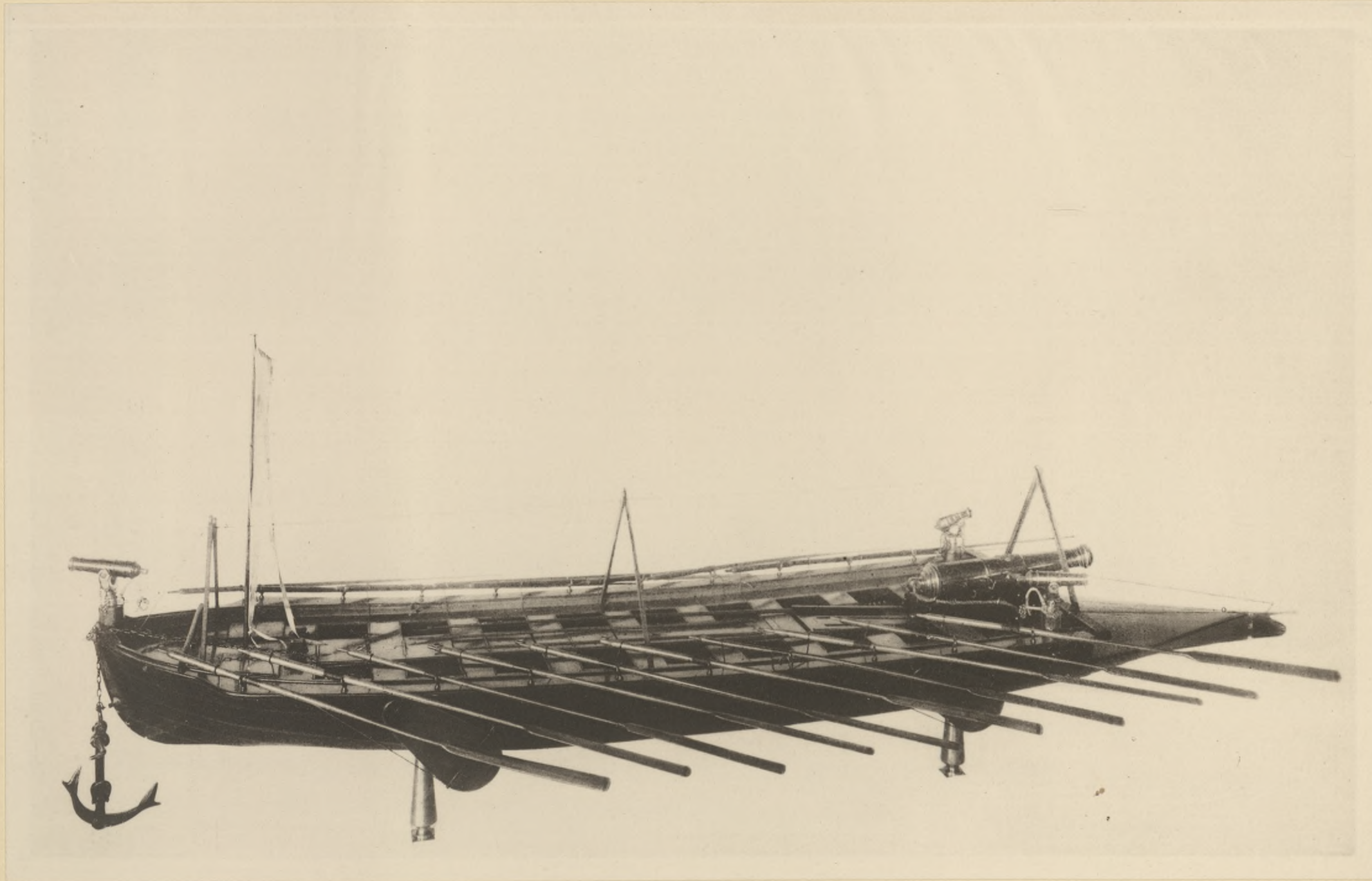


Abb. 6. FLUSSKANONENBOOT für die Kaiserlich Russische Regierung, erbaut 1842.



Abb. 7. HÖLZERNES SCHWIMMDOCK von J. W. KLAWITTER. Ältestes Schwimmdock im preussischen Staate.

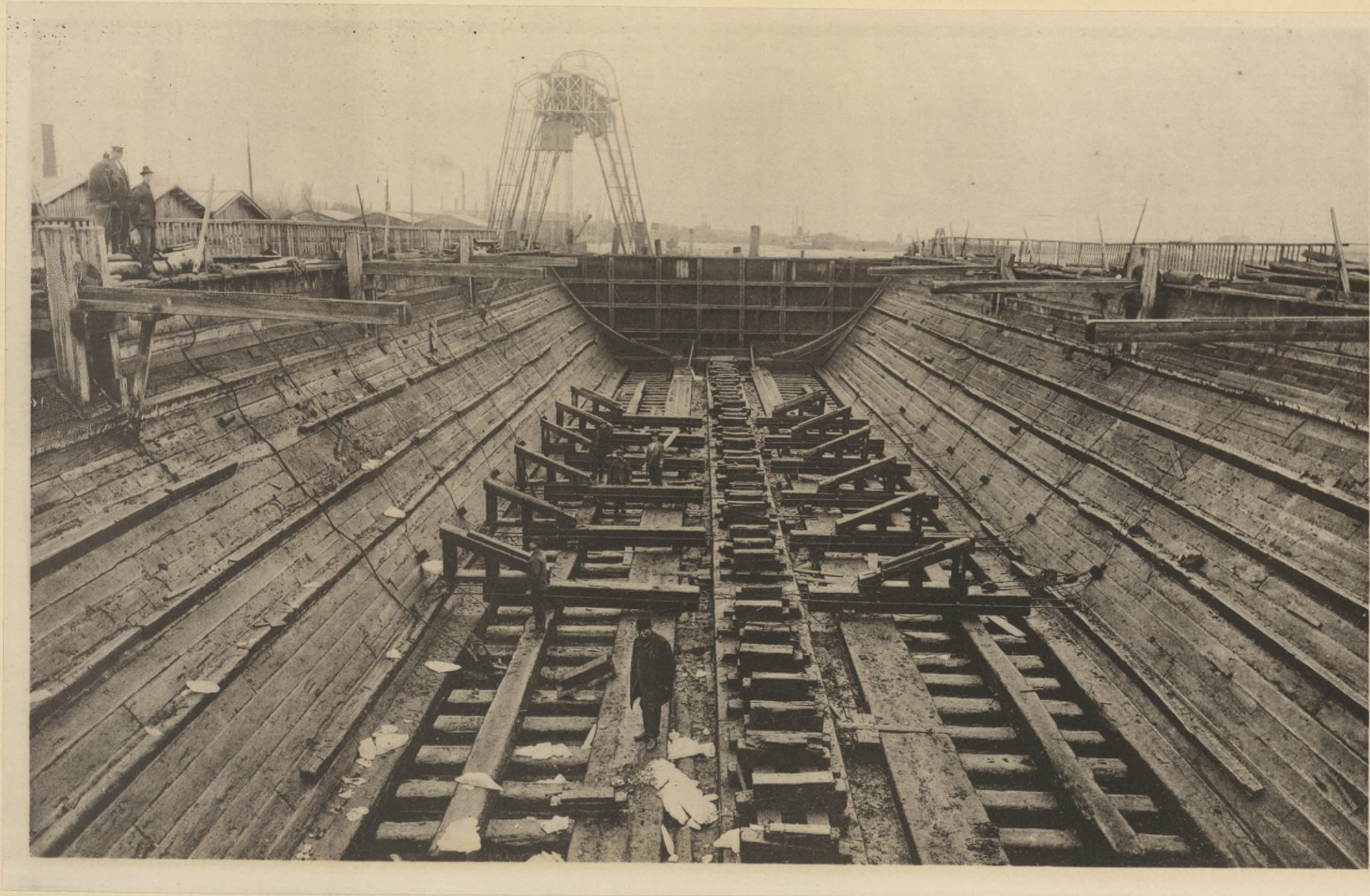
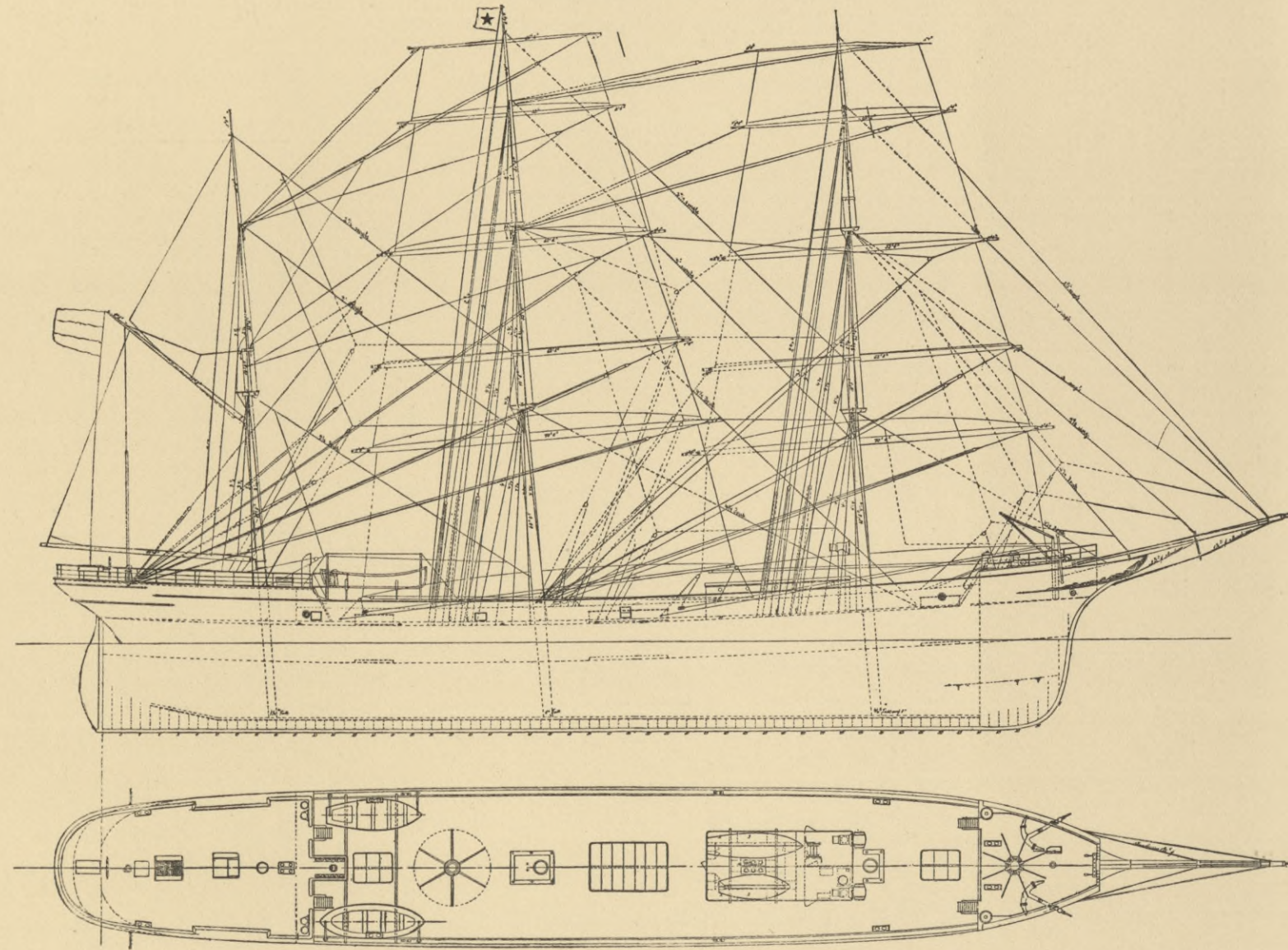


Abb. 8. ALTES SCHWIMMDOCK von J. W. KLAWITTER.

Barkschiff „Atlantic“.



Länge: 60,34 m

Breite: 10,36 m

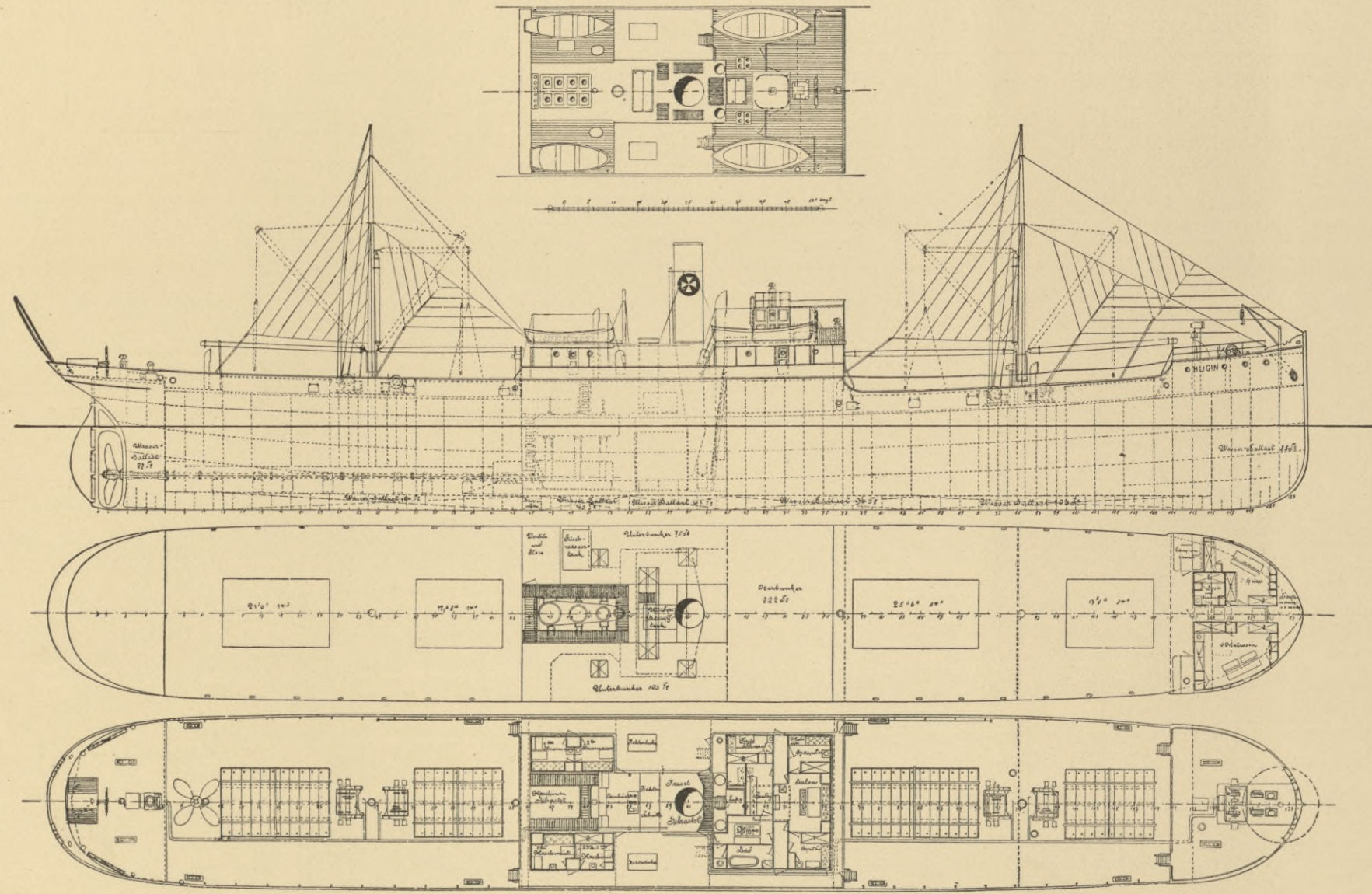
Tiefe: 6,15 m

Tiefgang bel.: 5,63 m



Abb. 9. STÄHLERNE BARK „ATLANTIC“. Ladefähigkeit 1700 To.

Frachtdampfer „Hugin“.



Länge: 74,37 m

Breite: 10,97 m

Ladefähigkeit: 2200 To.

Tiefe: 5,715 m

Tiefgang: 5,182 m

750 i. HP. 9 Knoten


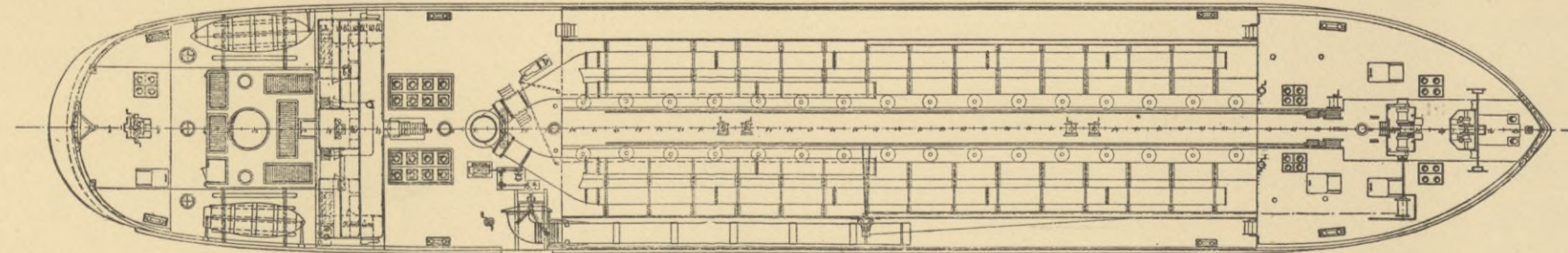
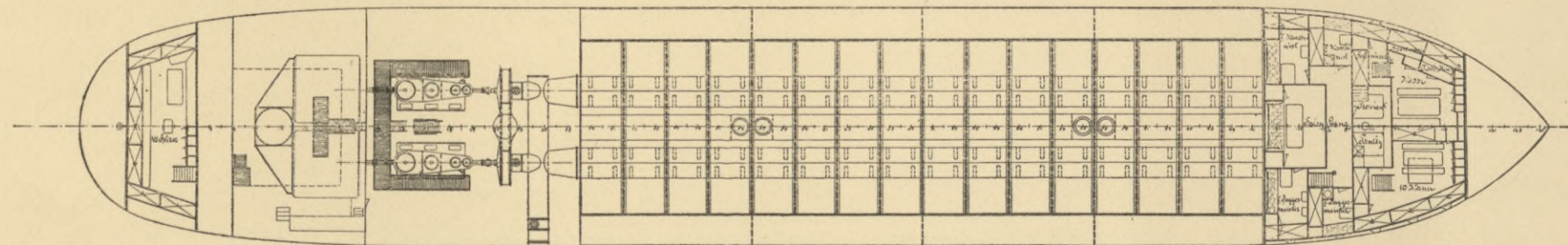
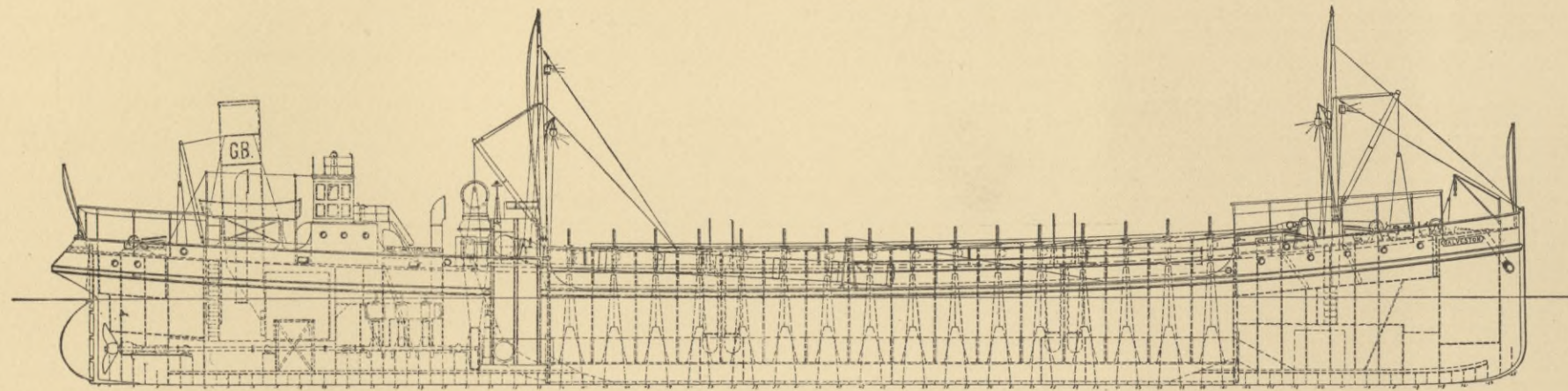


Abb. 10. S. S. „HUGIN“ für Norwegen. Ladefähigkeit 2200 To.

Abb. 11. S. S. „PETSCHORA“ für Russland.

Hopperpumpensaugebagger „Galveston“.



Länge: 71,0 m

Breite: 11,9 m

Ladefähigkeit: 1800 To.

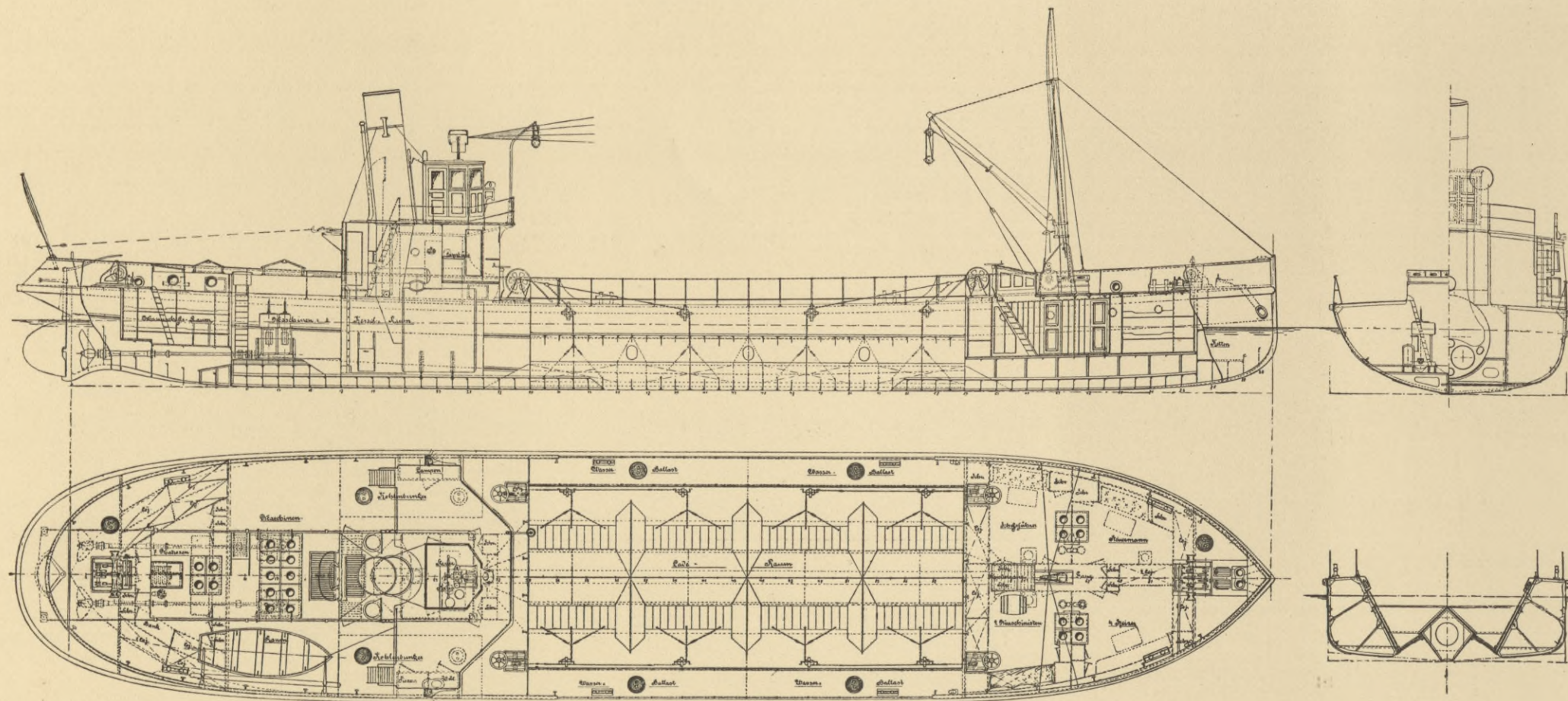
Tiefe: 4,7 m

Tiefgang: 4,4 m

1000 i. HP. 10 Knoten

Abb. 12. SAUGEHOPPERBAGGER „GALVESTON“ für Amerika.

Dampfbaggerprahm.



Länge: 42,0 m

Breite: 8,5 m

200 i. HP.

Tiefe: 2,9 m

Tiefgang: 2,3 m

7 Knoten

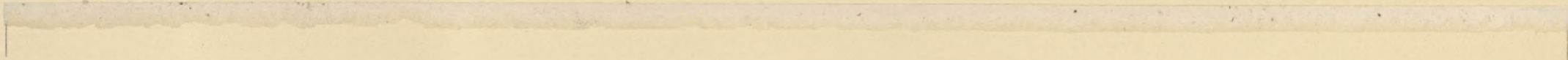


Abb. 13. DAMPFBAGGERPRAHM für die Königliche Weichselstrombauverwaltung.



Abb. 14. SCHLEPPDAMPFER „FINK“, 180 HP.

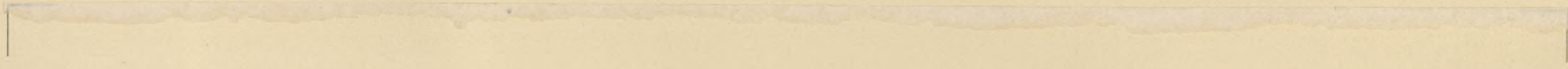


Abb. 15. WERFTSCHLEPPDAMPFER „SPROTT“ von J. W. KLAWITTER.



Abb. 16. PASSAGIERDAMPFER „LACHS“.

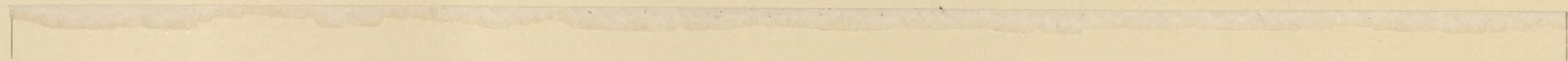


Abb. 17. BEREISUNGSDAMPFER „WILHELM LORCK“ für die Königliche Hafenuinspektion, Neufahrwasser.

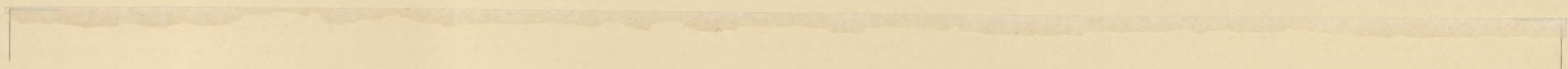
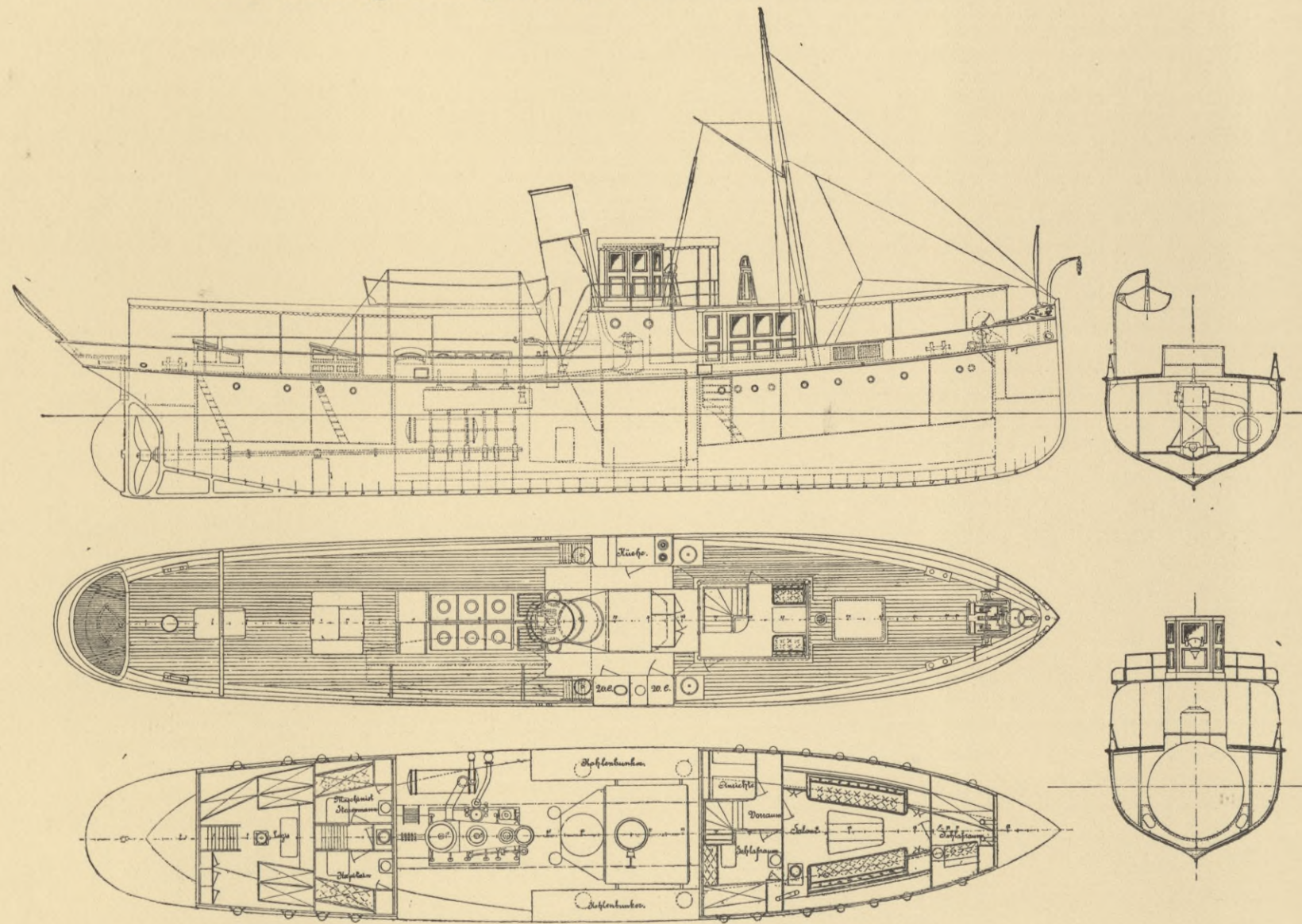


Abb. 18. BEREISUNGSDAMPFER „GEHEIMER BAURAT WELLMANN“ für die Königliche Wasserbauinspektion, Stralsund.

Bereisungsdampfer „Excellenz Baensch“.



Länge: 28,0 m

Breite: 5,3 m

310 i. HP.

Tiefe: 3,2 m

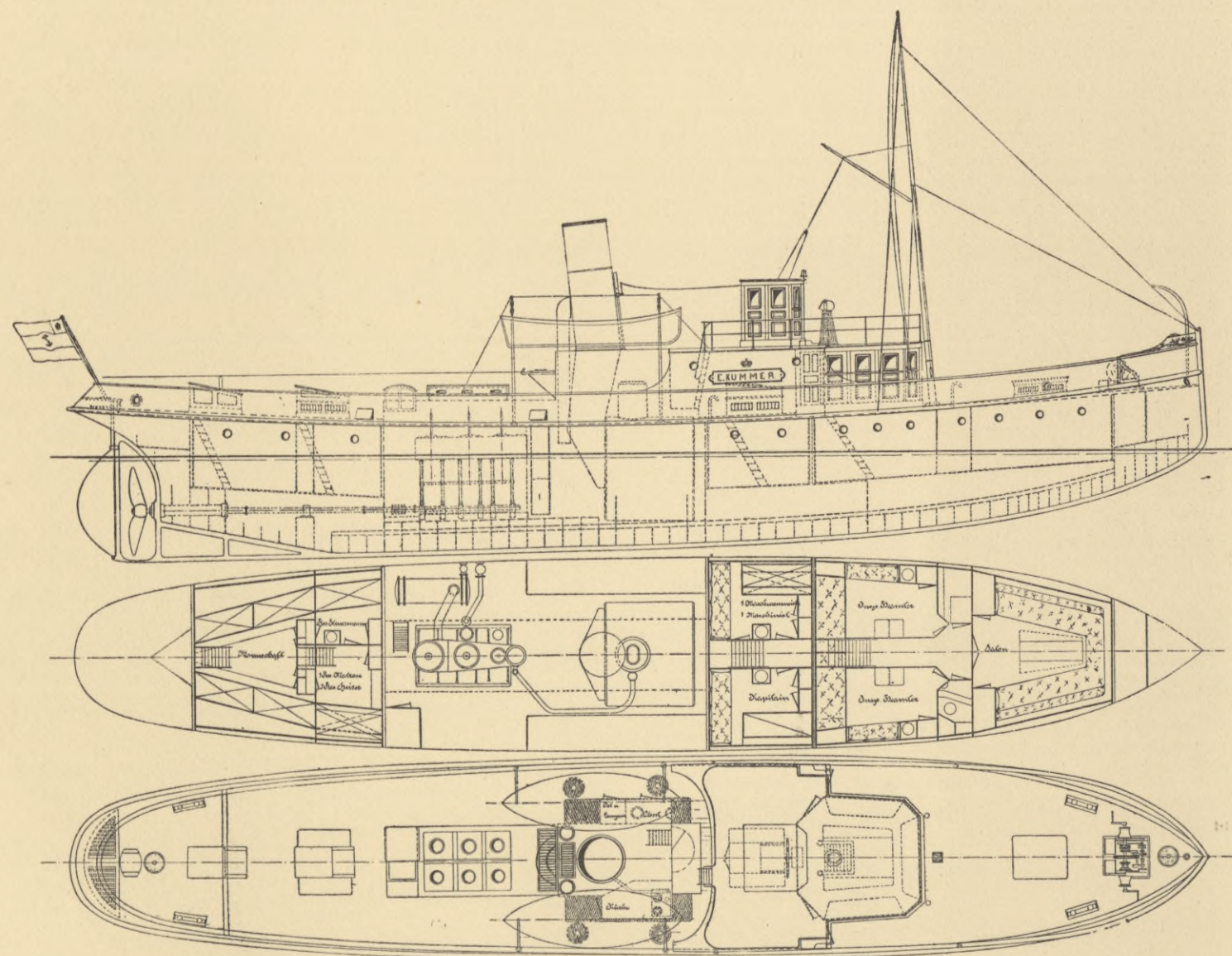
Tiefgang: 2,5 m

11,5 Knoten



Abb. 19. BEREISUNGSDAMPFER „EXCELLENZ BAENSCH“ für die Königliche Hafenuinspektion, Kolbergmüude.

Bereisungsdampfer „E. Kummer“.



Länge: 30,5 m
Tiefe: 3,45 m

Breite: 5,65 m
Tiefgang: 3,9 m

320 i. HP.
11,2 Knoten

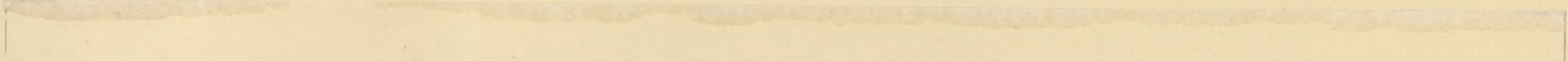
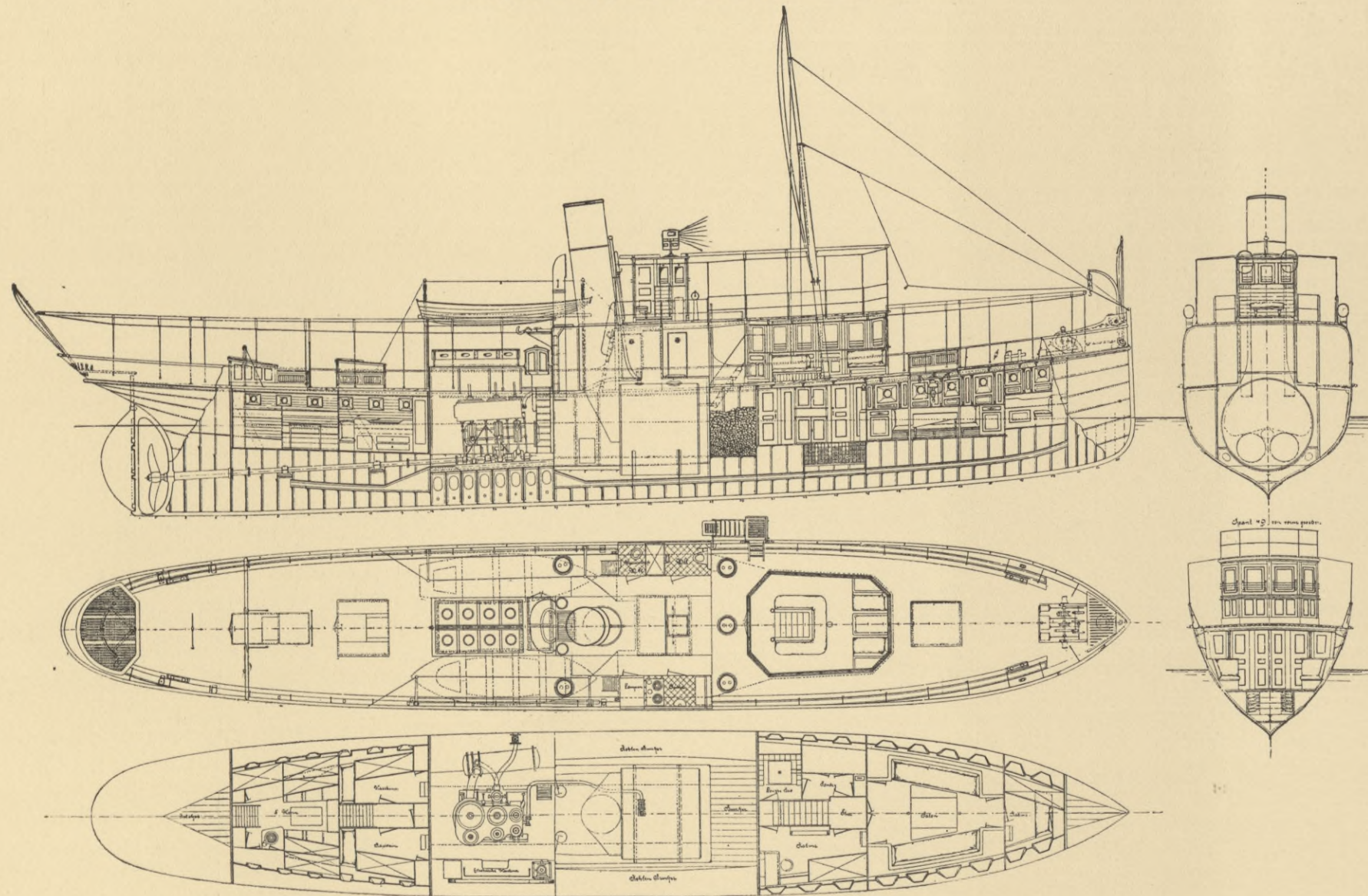


Abb. 20. BEREISUNGSDAMPFER „E. KUMMER“ für die Königliche Hafenbauinspektion, Pillau.



Abb. 21. BEREISUNGSDAMPFER „EMS“ für die Königliche Wasserbauinspektion, Emden.

Bereisungsdampfer „Ingeniero“.



Länge: 32,0 m

Breite: 5,4 m

425 i. HP.

Tiefe: 3,4 m

Tiefgang: 3,0 m

12,4 Knoten



Abb. 22. BEREISUNGSDAMPFER „INGENIERO“ für die Regierung der Republik Uruguay.

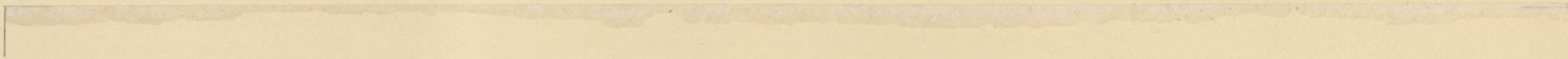


Abb. 23. BEREISUNGSDAMPFER „GOTTHILF HAGEN“ für die Königliche Weichselstrombauverwaltung.

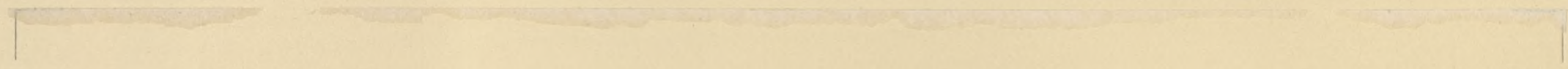
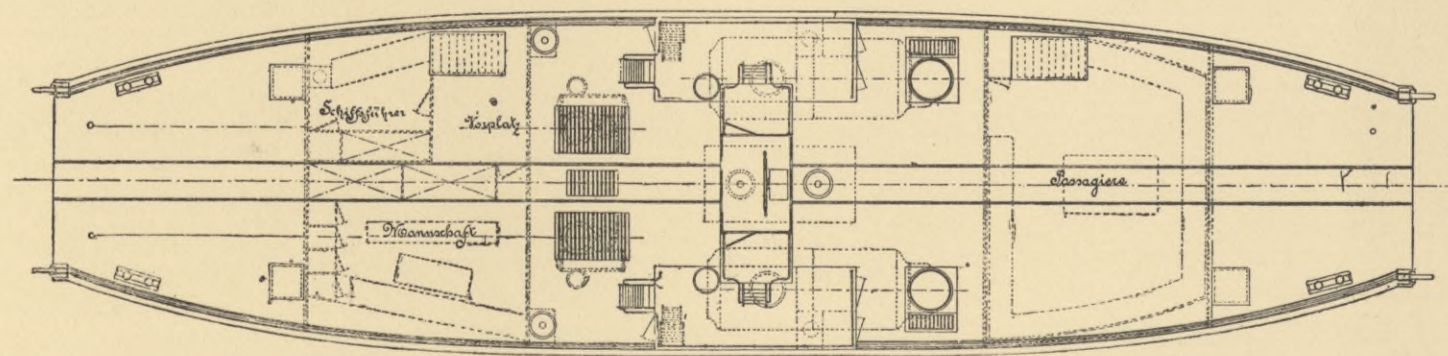
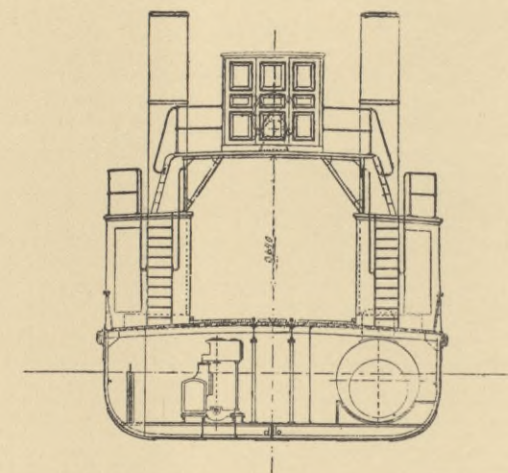
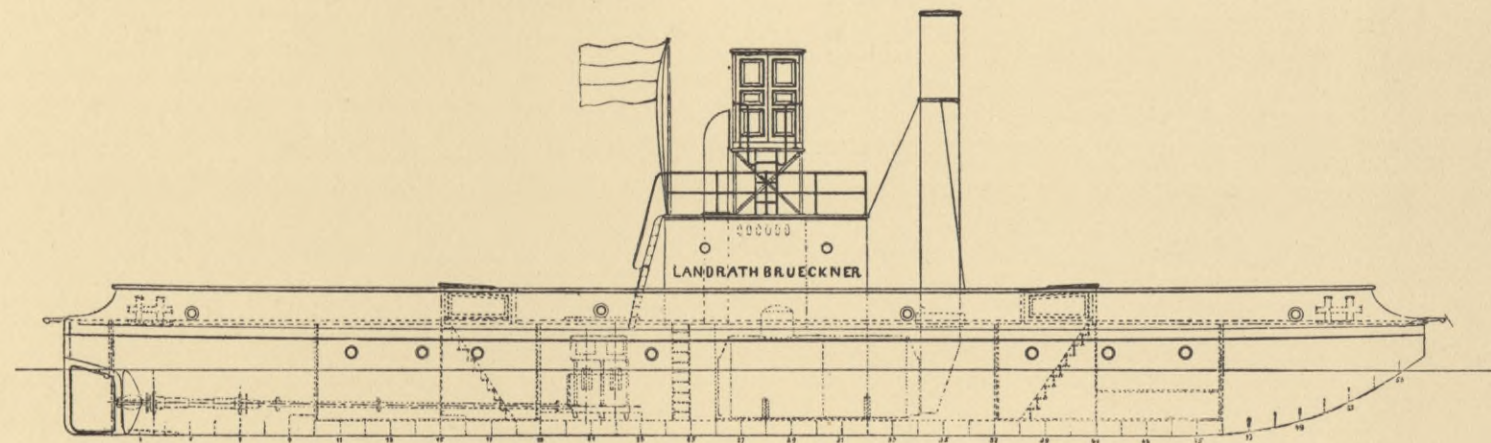


Abb. 24. BEREISUNGSDAMPFER „DRONTE“ für die Königliche Weichselstrombauverwaltung.

Eisenbahnfähre „Landrat Brueckner“.



Länge: 27,0 m
Tiefe: 2,1 m

Breite: 6,6 m
Tiefgang: 1,03 m

180 i. HP.
7 Knoten

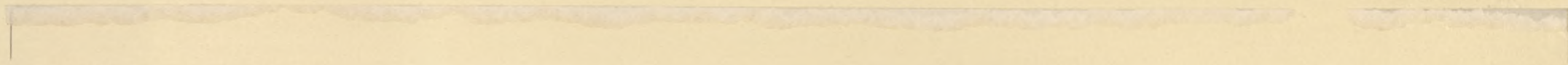
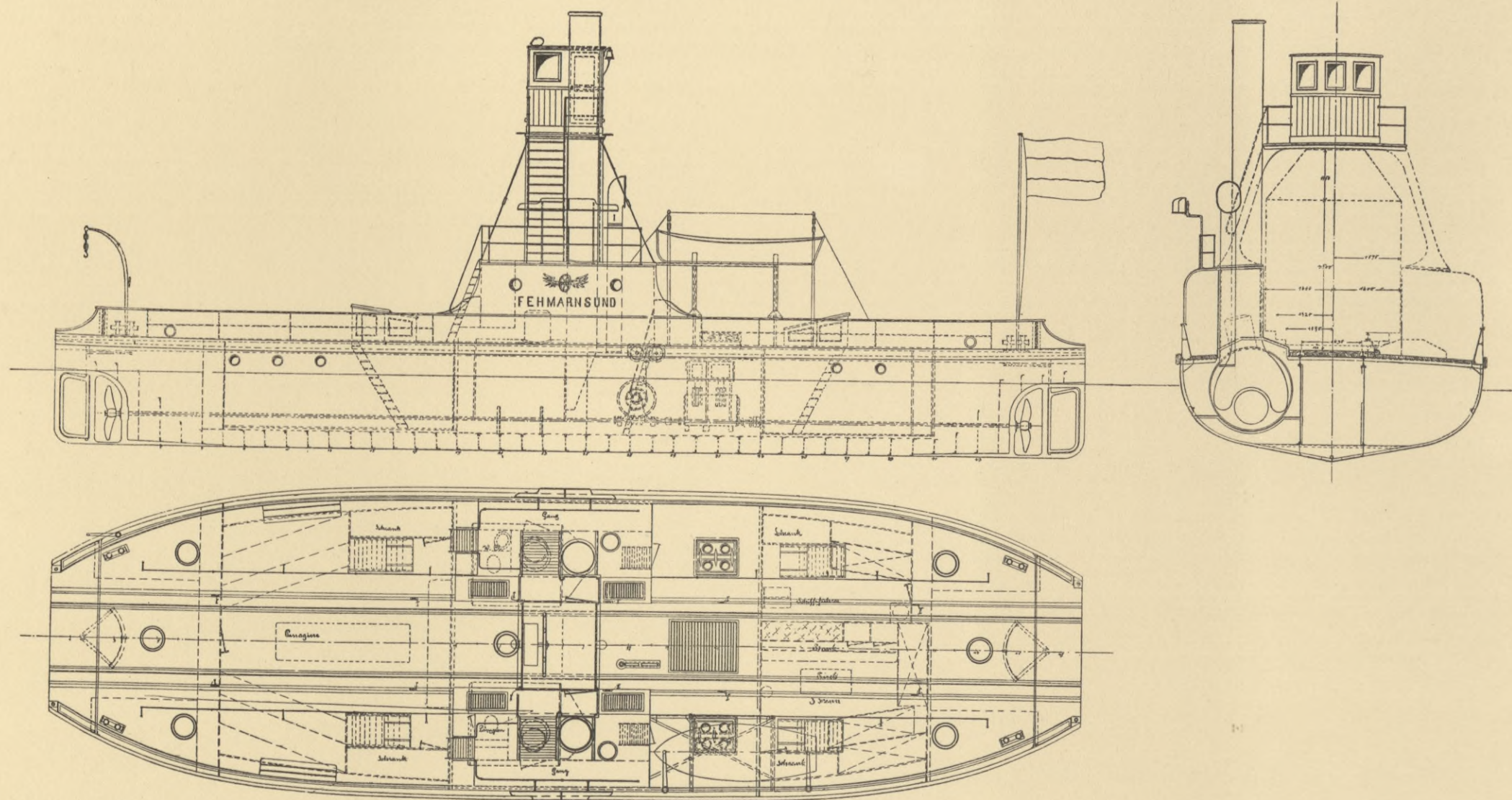


Abb. 25. EISENBAHNTRAJEKTDAMPFER „LANDRAT BRÜCKNER“ für die Kleinbahn Culmsee-Melno.

Eisenbahnfähre „Fehmarnsund“.



Länge: 24,0 m

Tiefe: 2,3 m

Breite: 7,0 m

Tiefgang: 1,7 m

140 i. HP.

7,75 Knoten

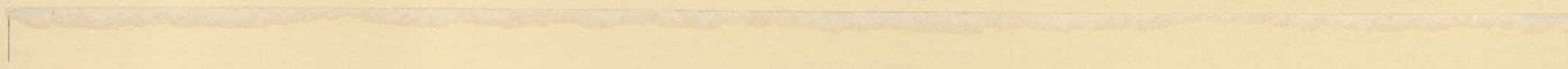


Abb. 26. EISENBAHNTRAJEKTDAMPFER „FEHMARNSUND“ für die Kreis Oldenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

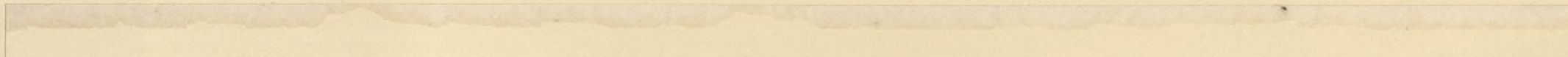


Abb. 27. EISBRECHDAMPFER „OSSA“ für die Königliche Weichselstrombauverwaltung.

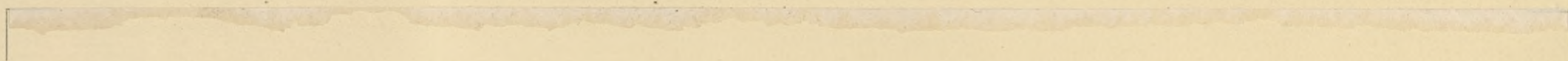


Abb. 28. EISBRECHDAMPFER „RICHARD DAMME“ für die Weichsel.

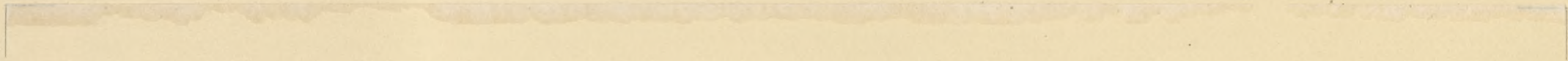
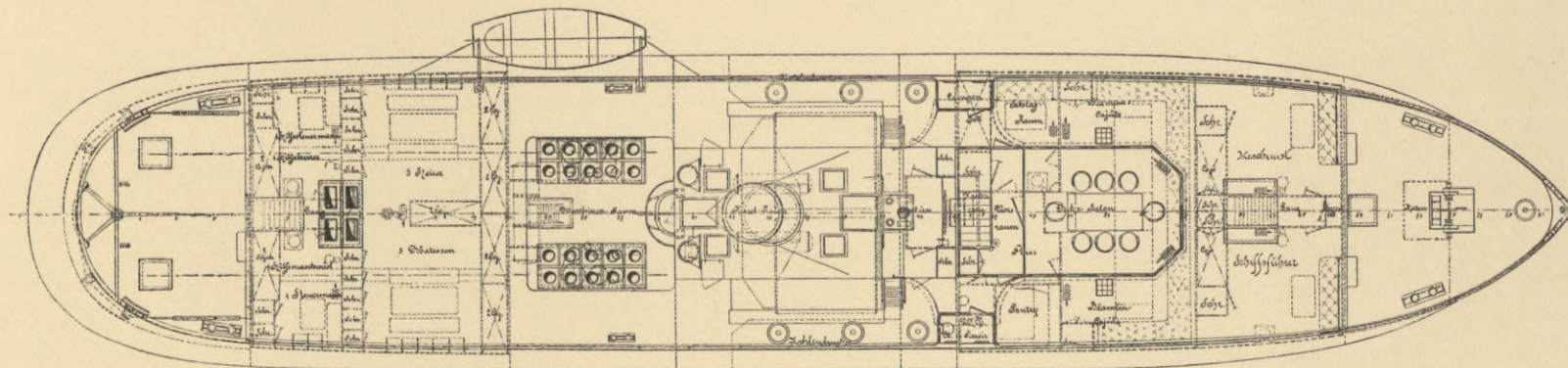
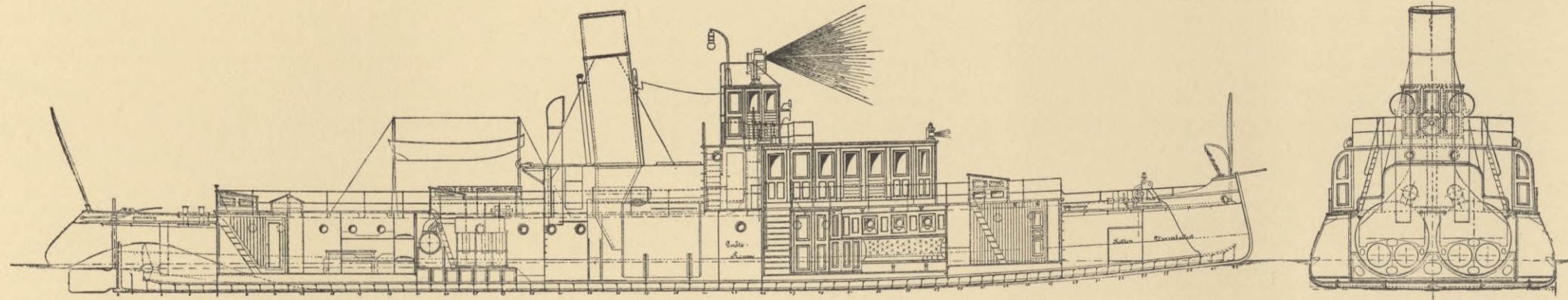


Abb. 29. EISBRECHDAMPFER „SCHWARZWASSER“ für die Königliche Weichselstrombauverwaltung.

Eisbrecher „Gardenga“.



Länge: 39,45 m

Breite: 8,5 m

440 i. HP.

Tiefe: 2,55 m

Tiefgang: 1,0 m

9,8 Knoten

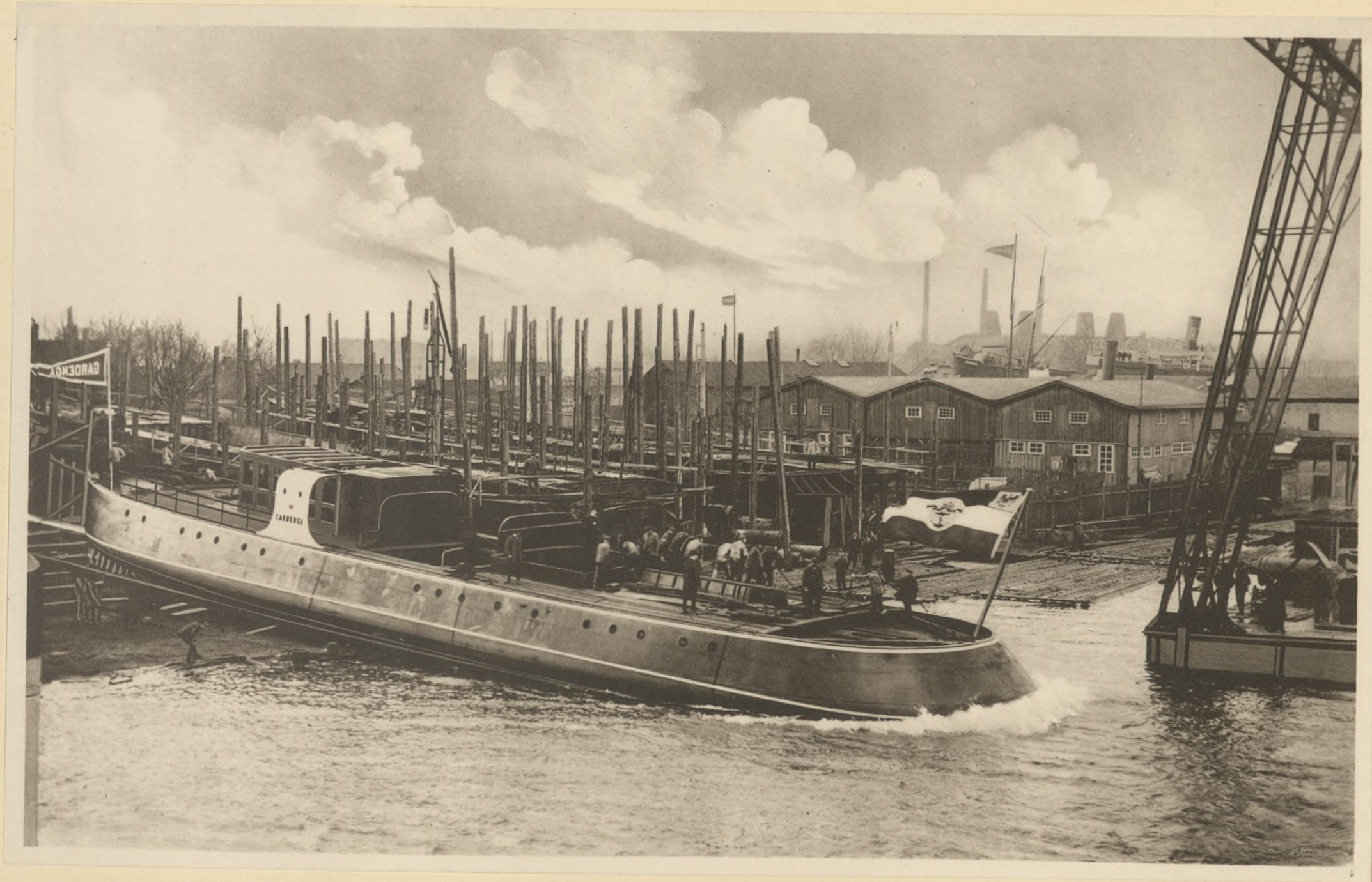


Abb. 30. EISBRECHDAMPFER „GARDENGA“ für die Königliche Weichselstrombauverwaltung.

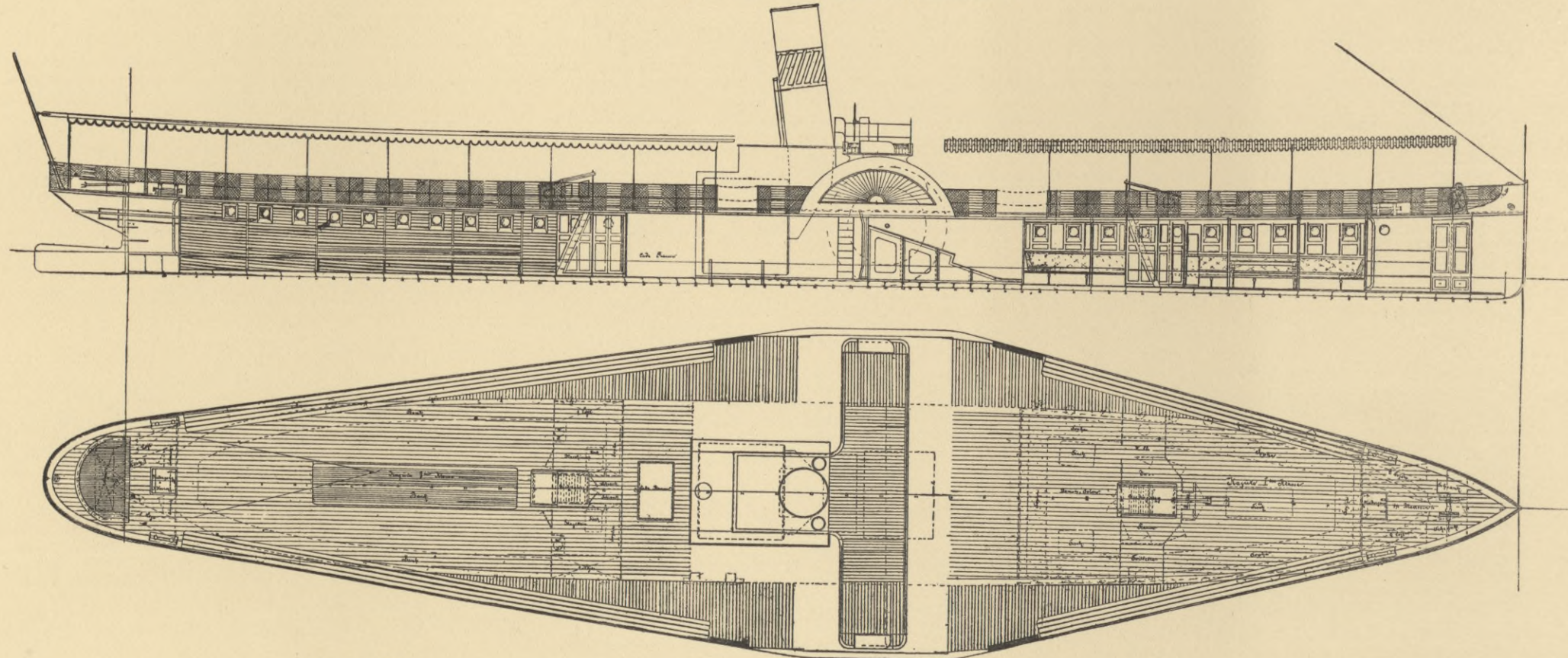


Abb. 31. EISBRECHDAMPFER „GARDENGA“ für die Königliche Weichselstrombauverwaltung.



Abb. 32. BARKASSE D. 1. 2. für die Kaiserliche Werft, Danzig.

Passagierdampfer „Blitz“.



Länge: 40,5 m
Tiefe: 2,05 m

Breite: 5,25 m
Tiefgang: 0,65 m

250 i. HP.
11,2 Knoten



Abb. 33. SEITENRADDAMPFER „BLITZ“ für Russland, 580 mm Tiefgang, 11 Knoten Geschwindigkeit.




Abb. 34. SEITENRADDAMPFER „VORWÄRTS“ für die Weichsel, 650 mm Tiefgang, 500 indizierte HP.

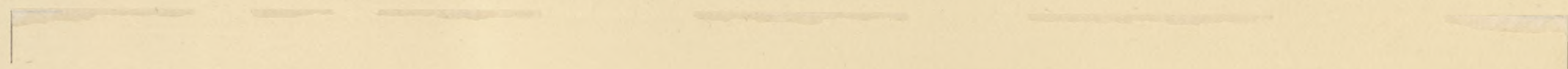


Abb. 35. SEITENRADSCHLEPPDAMPFER „DANZIG“ für die Firma JOHANNES ICK, Danzig, 600 mm Tiefg., 300 indizierte HP.

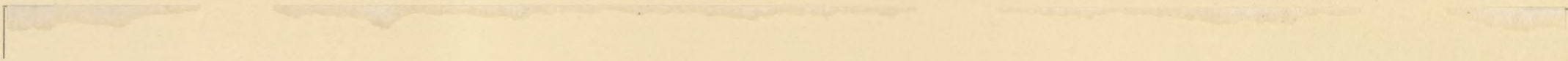


Abb. 36. HINTERRADDAMPFER „WANDA“.



Abb. 37. HINTERRADDAMPFER „MERKUR“.

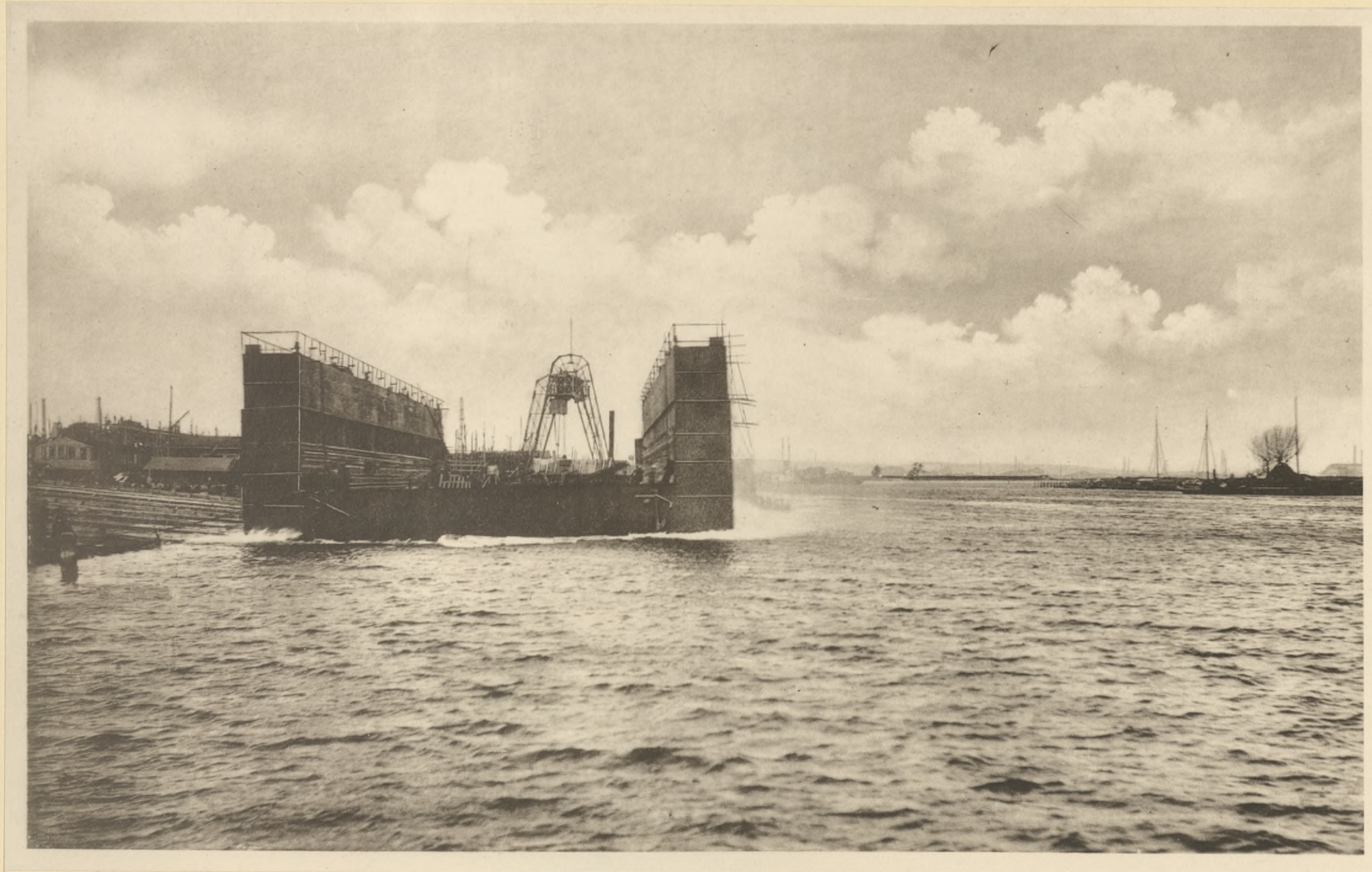


Abb. 38. NEUES STÄHLERNES SCHWIMMDOCK mit elektrischem Antrieb von J. W. KLAWITTER.

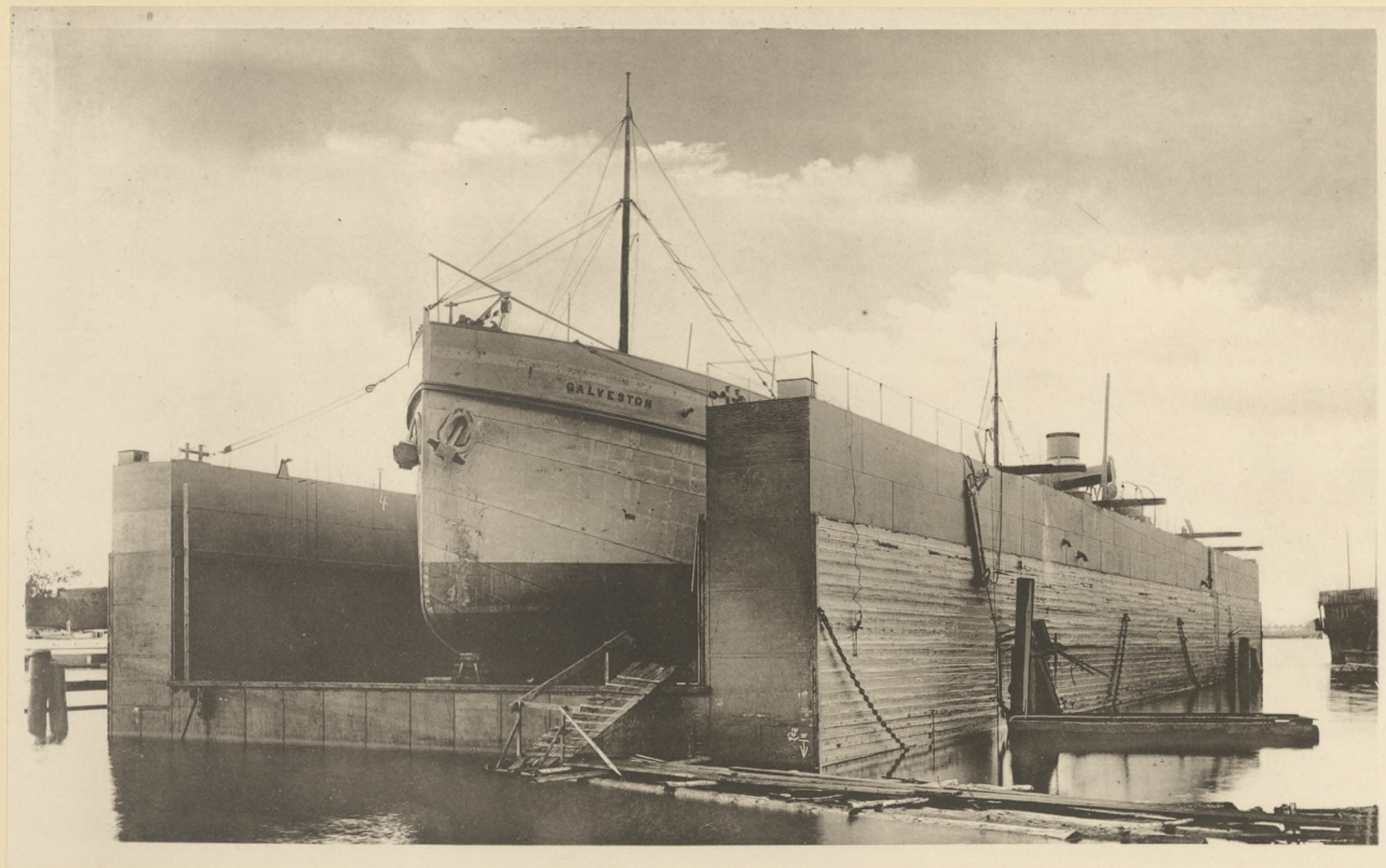


Abb. 39. NEUES STÄHLERNES SCHWIMMDOCK mit elektrischem Antrieb von J. W. KLAWITTER.

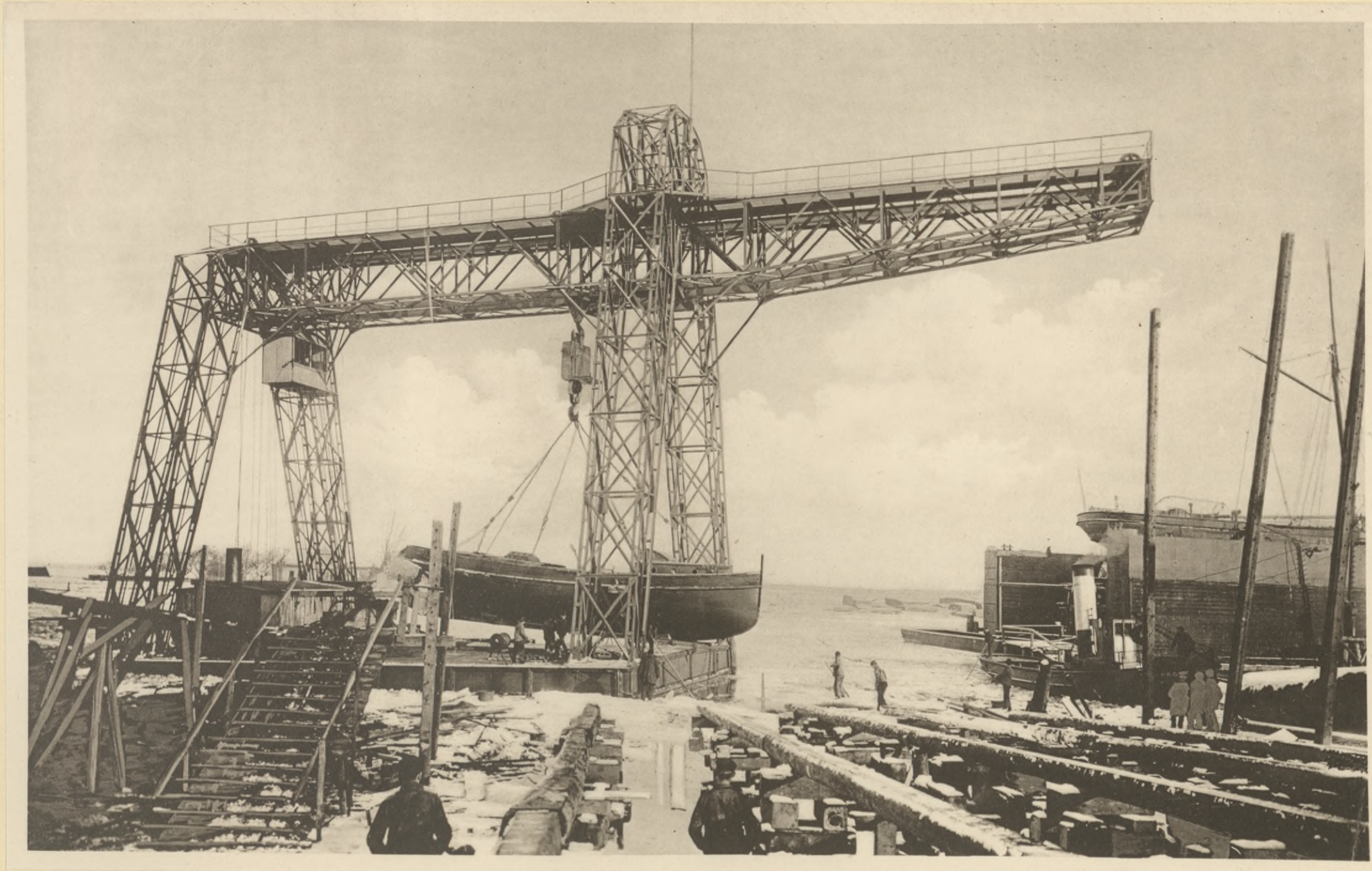


Abb. 40. SCHWIMMKRAHN von 60 To. Tragfähigkeit von J. W. KLAWITTER.

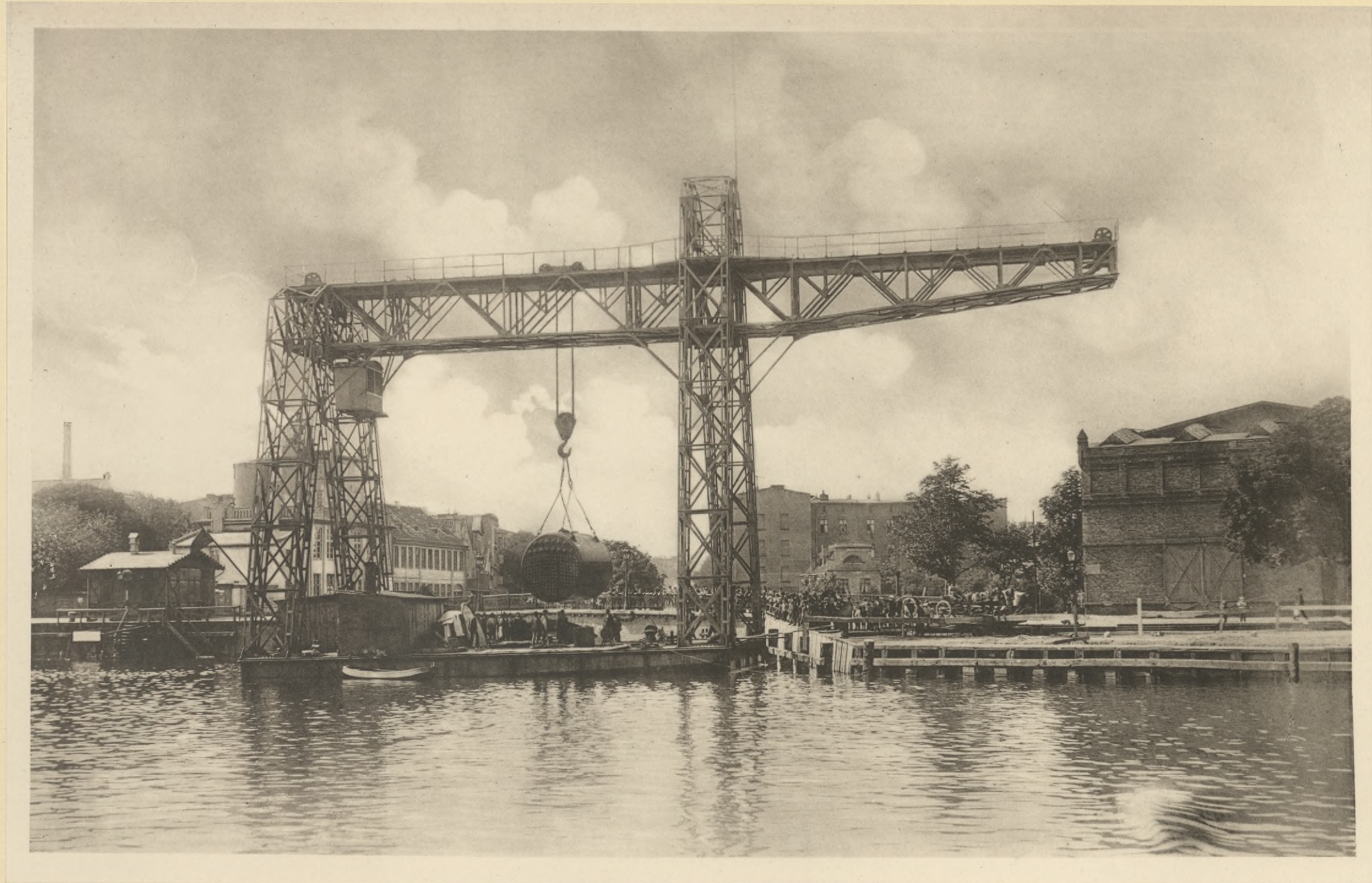


Abb. 41. SCHWIMMKRAHN von 60 To. Tragfähigkeit von J. W. KLAWITTER.

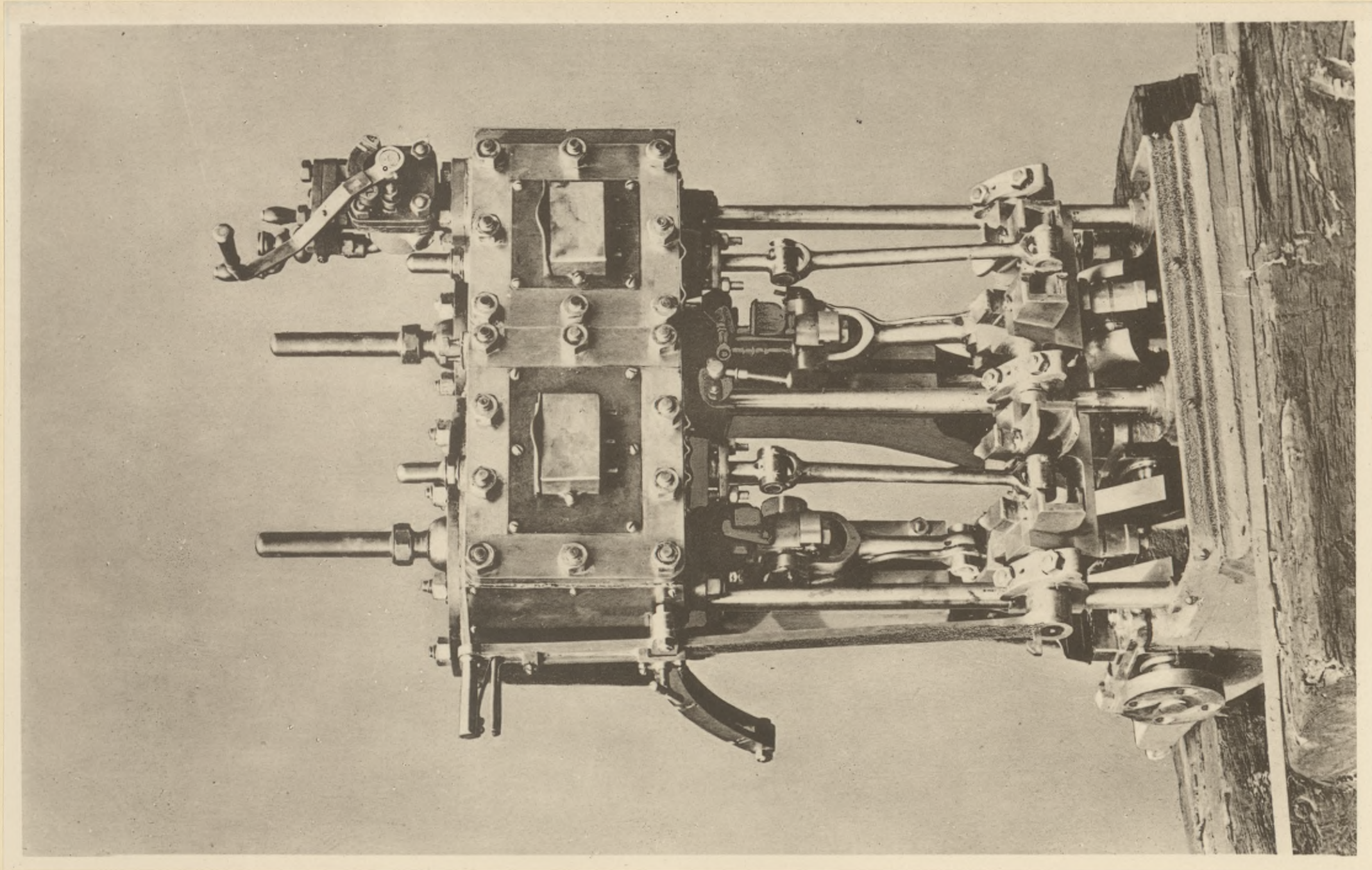


Abb. 42. SCHRAUBENSCHIFFSMASCHINE, 40 indizierte HP.

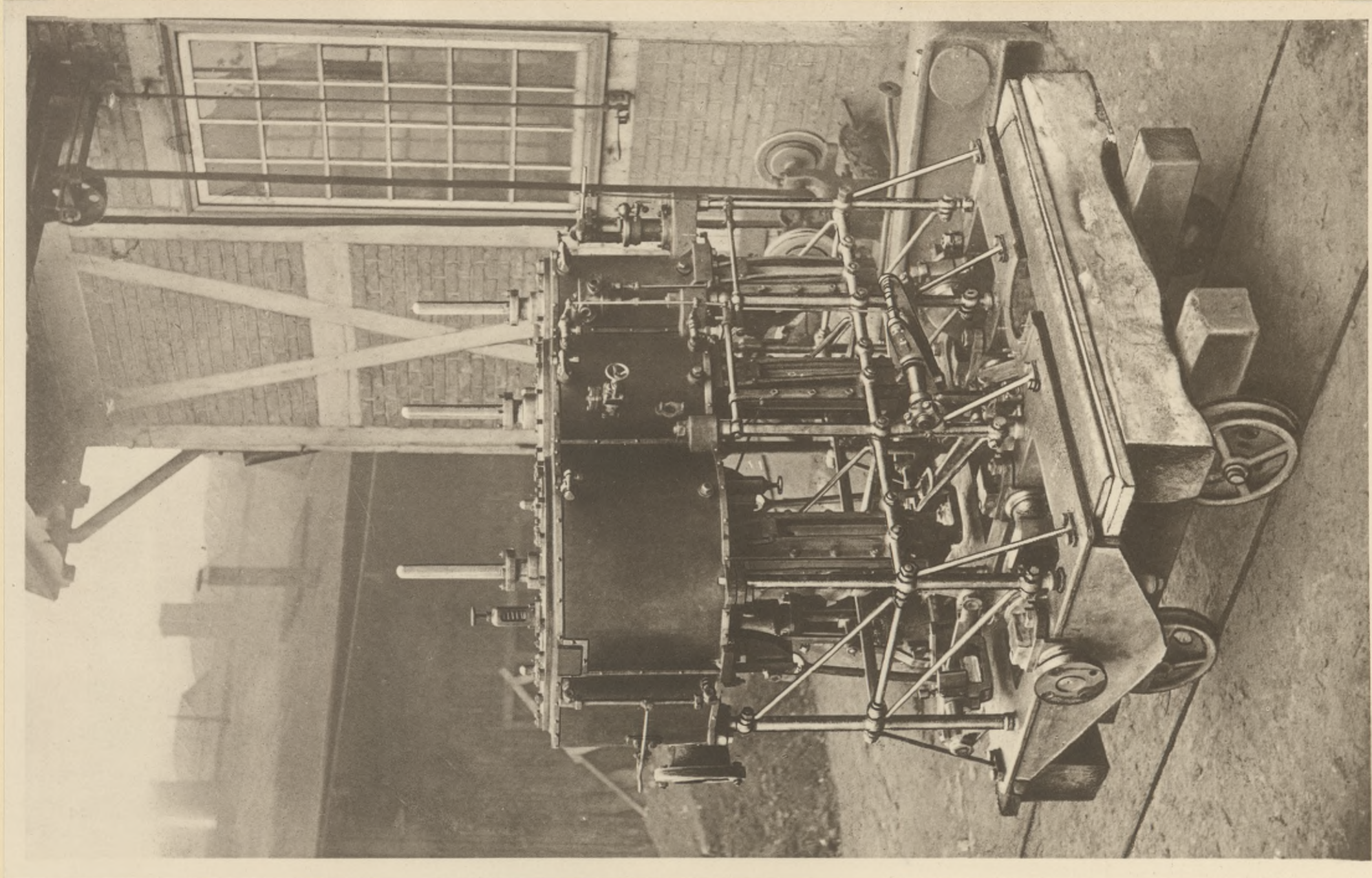


Abb. 43. STEUERBORDMASCHINE DES FISCALISCHEN EISBRECHDAMPFERS „SCHWARZWASSER“, 275 indizierte HP.

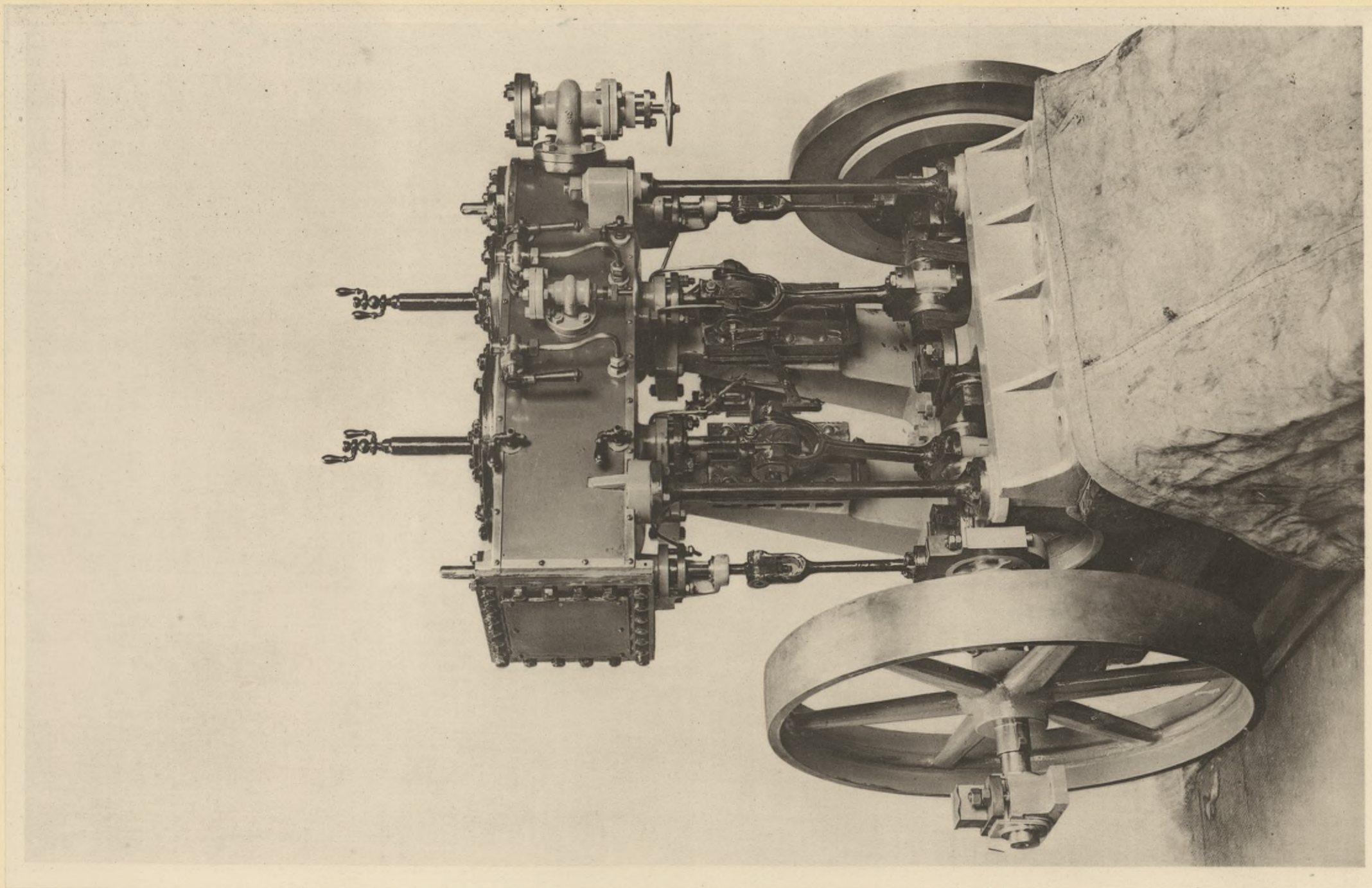


Abb. 44. ELEKTRISCHE BELEUCHTUNGSMASCHINE.

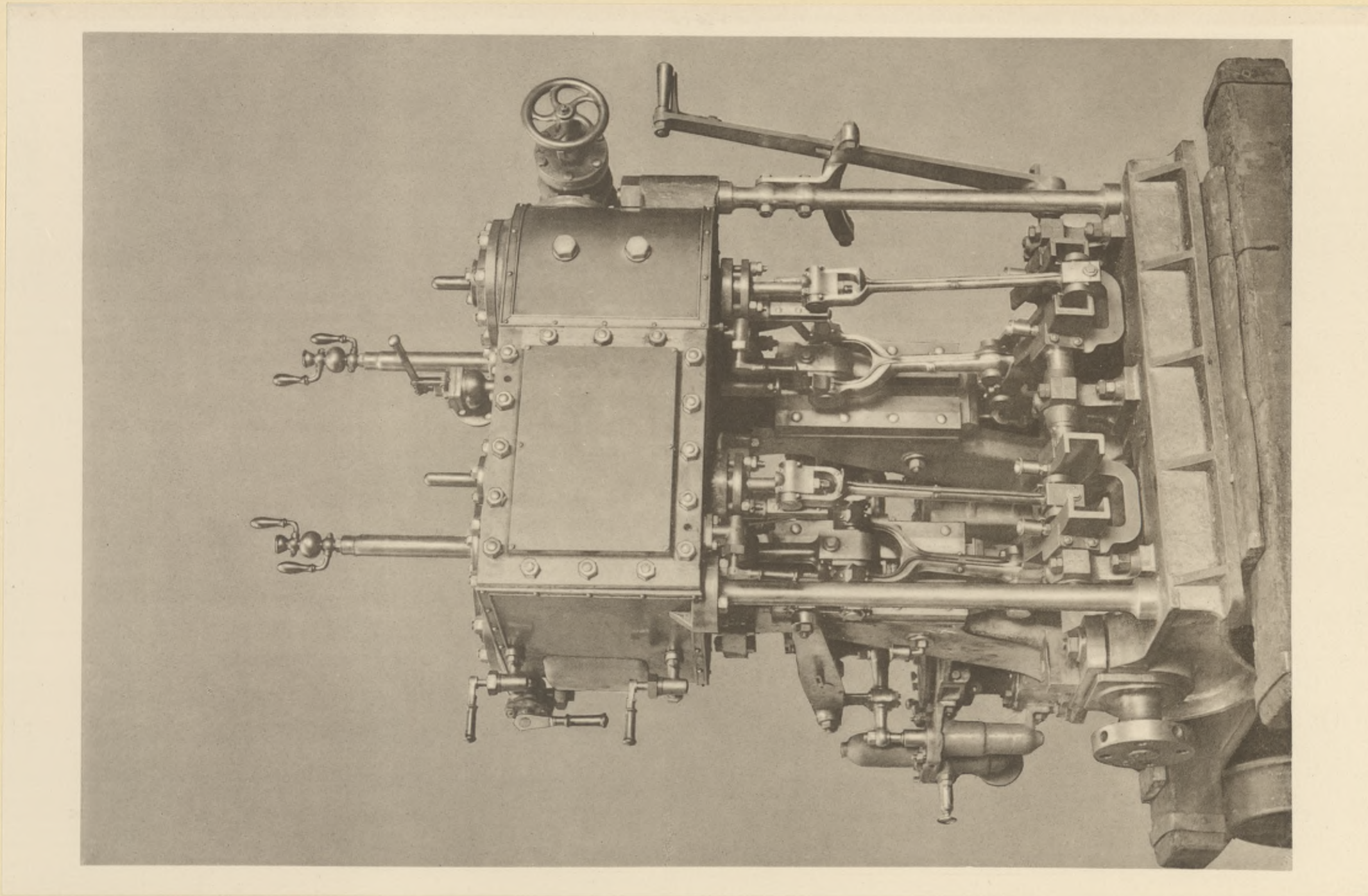


Abb. 45. SCHRAUBENSCHIFFSMASCHINE, 110 indizierte HP.

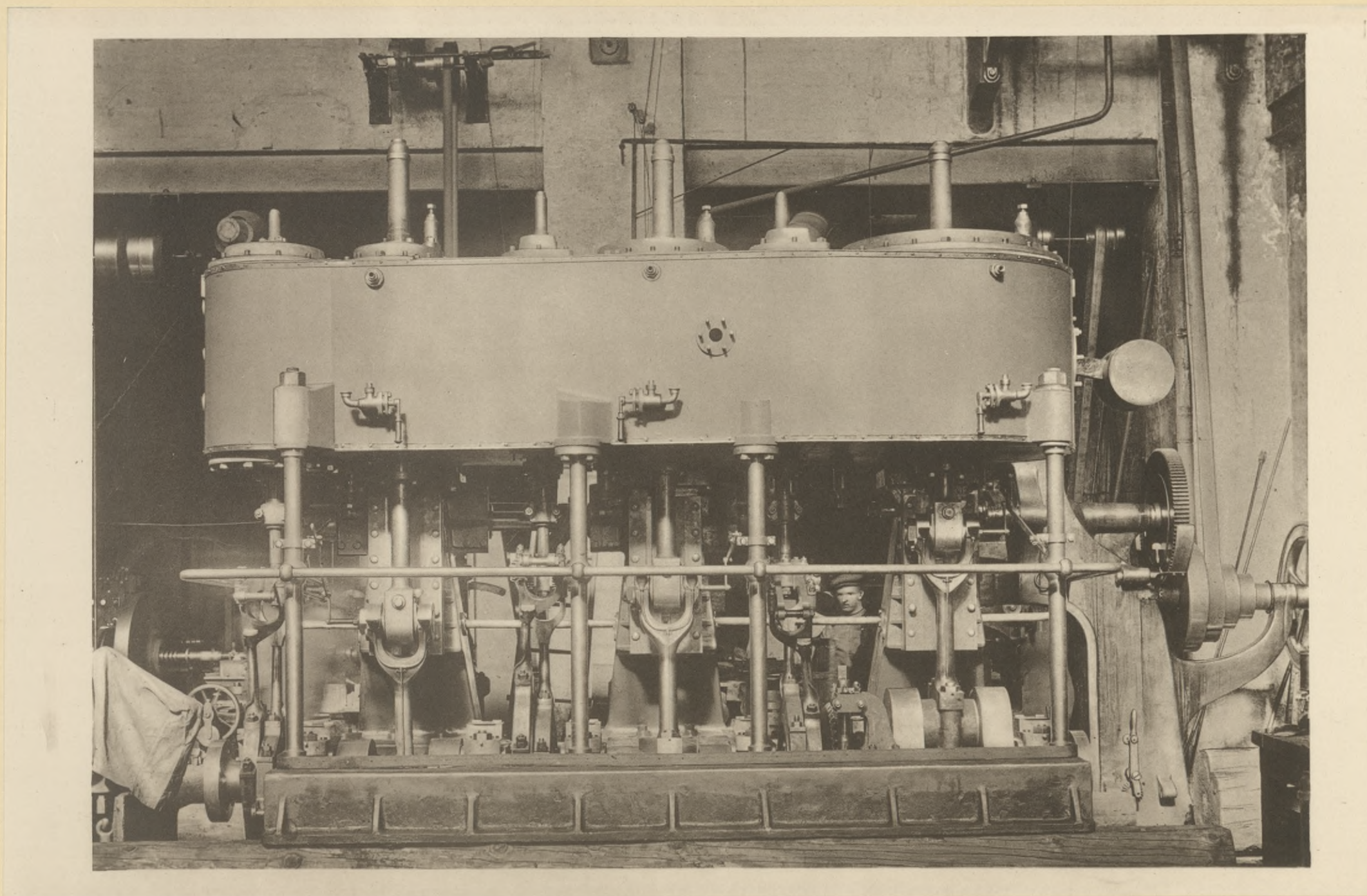


Abb. 46. BACKBORDMASCHINE DES SAUGEBAGGERS „GALVESTON“, 600 indizierte HP.

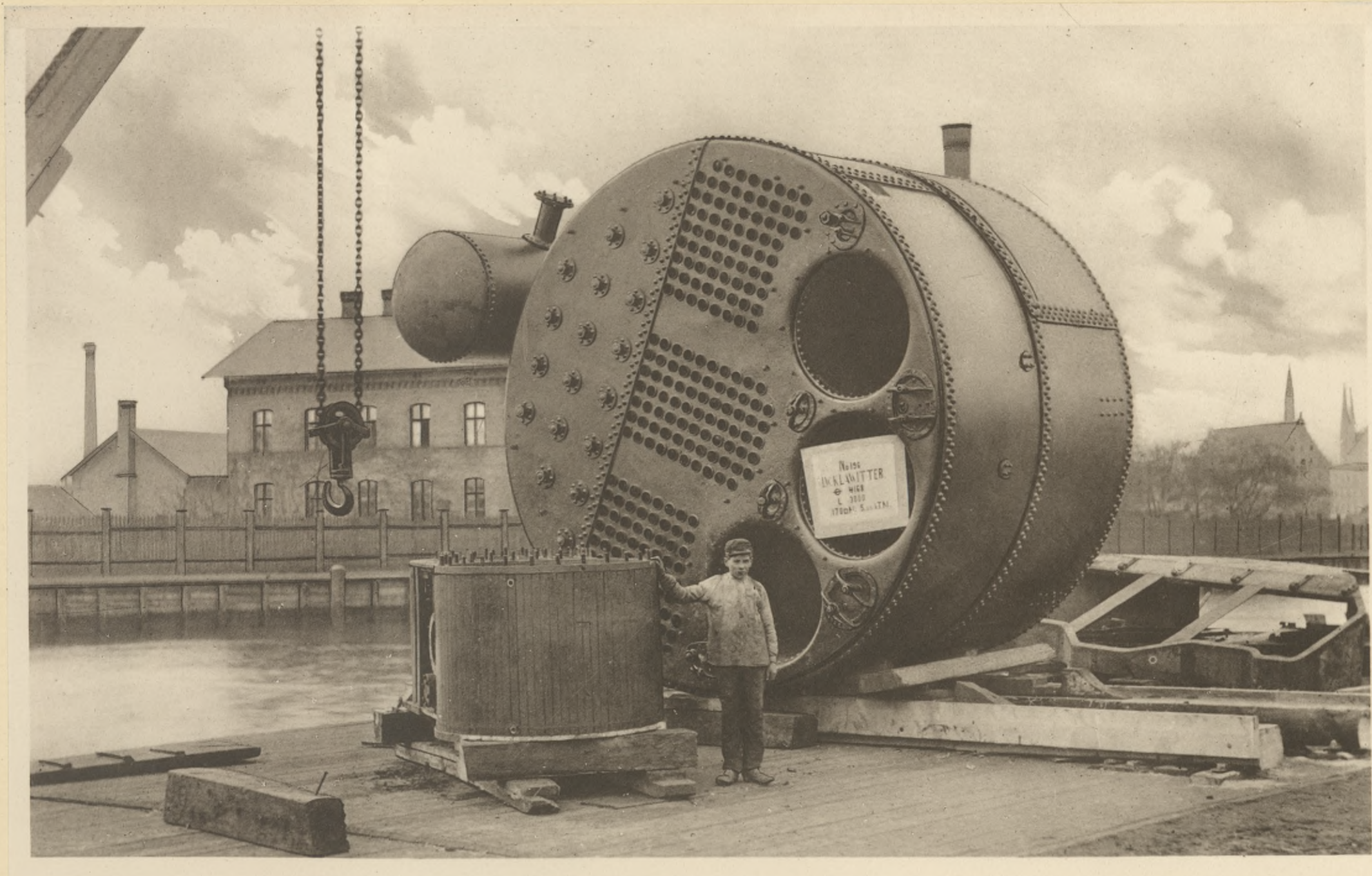


Abb. 47. SCHIFFSKESSEL von 170 qm Heizfläche.

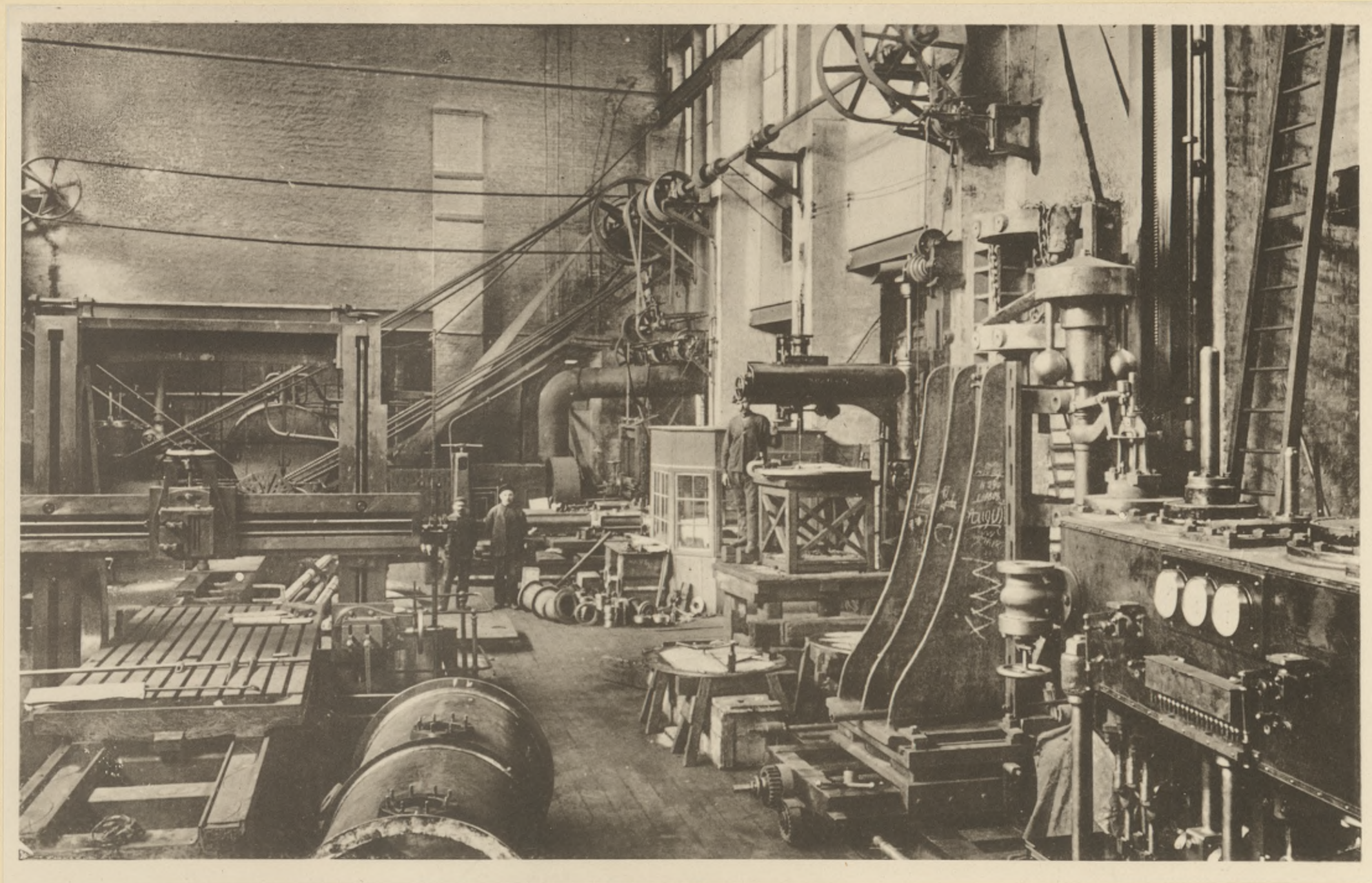


Abb. 48. MASCHINENFABRIK von J. W. KLAWITTER.

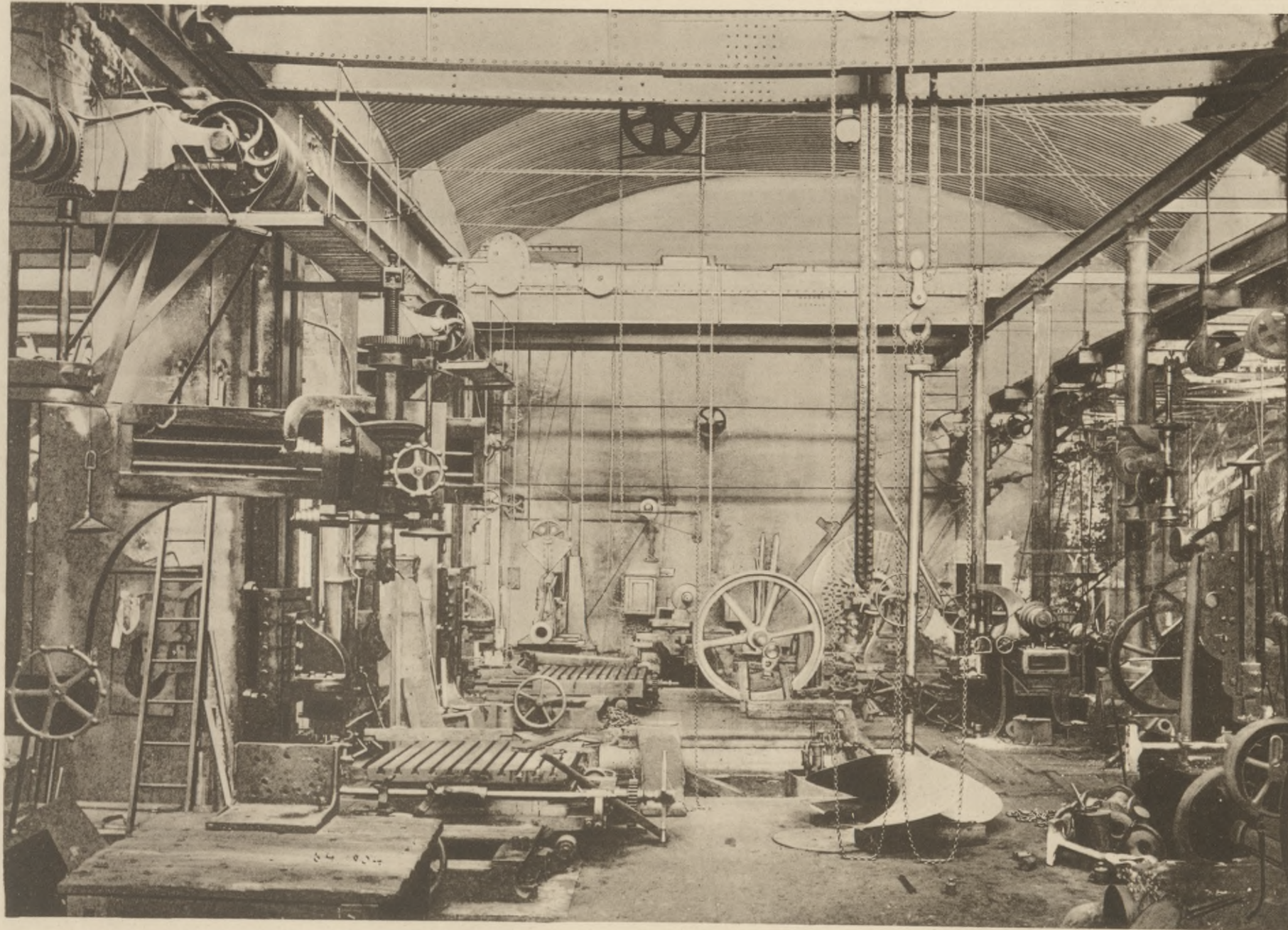


Abb. 49. MASCHINENFABRIK von J. W. KLAWITTER.

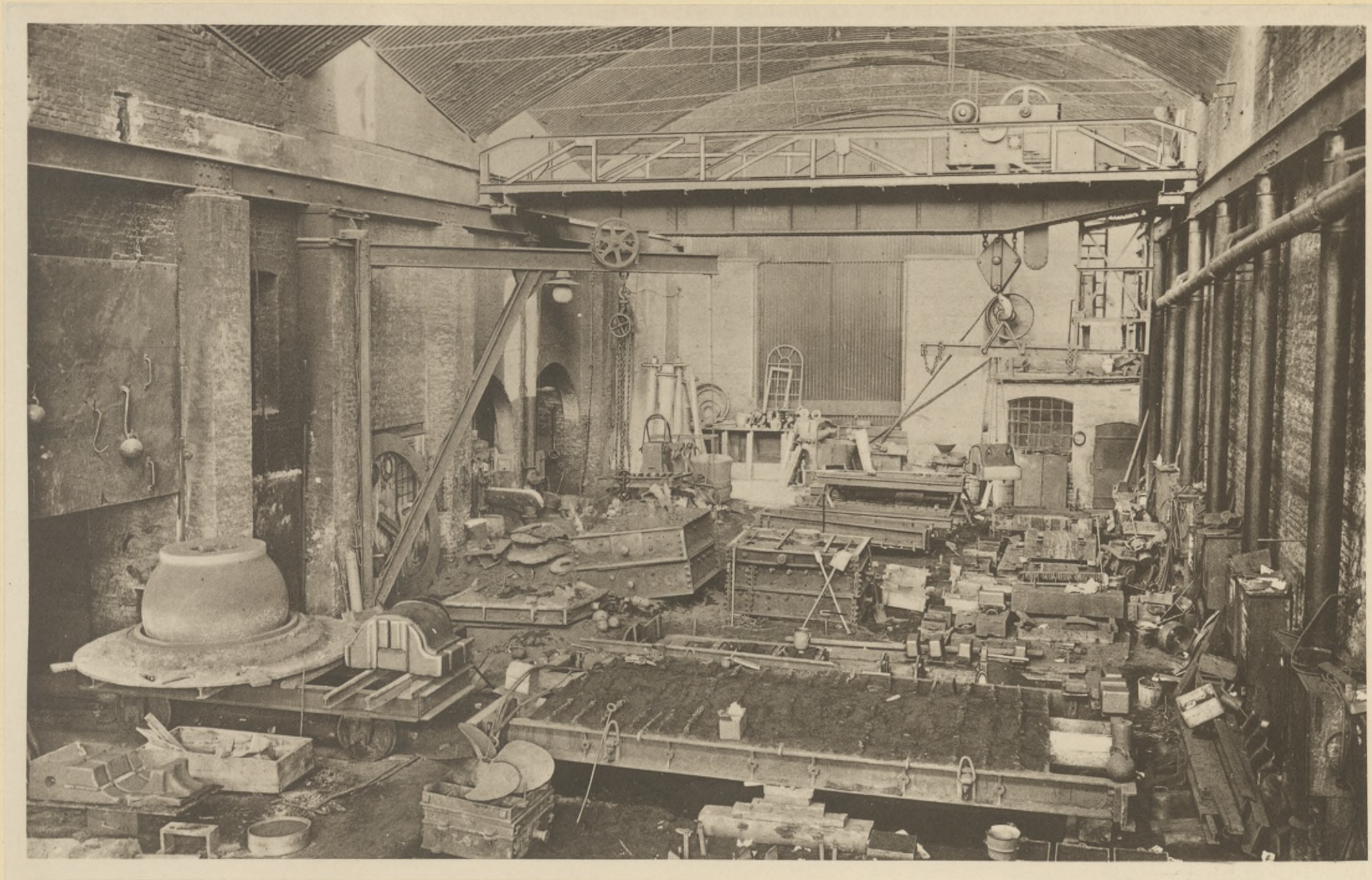


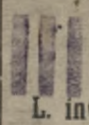
Abb. 50. EISENGIESSEREI von J. W. KLAWITTER.

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



S. 61

POLITECHNIKA KRAKOWSKA
BIBLIOTEKA GŁÓWNA

 L. inw. 18333

Kdn. 524. 13. IX. 54

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000302733