

„HANSA“, Deutsche Schifffahrts-Zeitschrift.

Organ für Bekanntmachungen und Veröffentlichungen der Spitzenvertretung
der Deutschen Seeschifffahrt und der See-Berufsgenossenschaft

Hamburg 11, Steinhöft 3

Telefon: 36 42 14

Sonderabdruck aus Nr. 52 vom 29. Dezember 1934

Verlängerungsbau des Frachtdampfers „Duburg“. Die Ladefähigkeit um 1200 Tonnen erhöht.

Von Dipl.-Ing. Nickel, Kiel.

Die aus Gründen der Wirtschaftlichkeit in den letzten Jahren erfolgte Indienststellung neuer und schneller Handelsschiffe größerer Tragfähigkeit hat zur Folge, daß in vielen Fällen die Reedereien, um sich dem Ausland gegenüber wettbewerbsfähig zu halten, den Umbau ihrer bestehenden unrentablen Handelsschiffe vornehmen. Der Fortschritt unserer Schiffbautechnik ermöglicht es, mit einfachen technischen Mitteln und mit verhältnismäßig geringem Kapitalaufwand durch Verlängerung des Schiffsrumpfes vollwertige Einheiten zu erzielen. Diese Maßnahme, Schiffe zu verlängern, hat sich bewährt, zumal größtenteils eine Aenderung der Maschinenanlage nicht damit verbunden ist.

So wurde wiederum in diesen Tagen der Umbau eines solchen Handelsschiffes auf der Germaniawerft vorgenommen. Die Hamburger Reederei H. Schuldt beauftragte die Fried. Krupp Germaniawerft Kiel mit dem Umbau bzw. der Verlängerung ihres Frachtdampfers „Duburg“. Eine Abbildung zeigt das Schiff im Schwimmdock der Werft. Es ist in der Mitte querdurchgeschnitten, auf Holzschlitten auseinandergezogen und wird durch den Einbau eines neuen Zwischenstückes um 12,6 m verlängert. Durch diesen Umbau ist die Ladefähigkeit um 1200 Tonnen erhöht worden. Das sind rund 30% der Gesamttragfähigkeit. Diese Vermehrung an Tragfähigkeit bedeutet für die Reederei einen wertvollen Zuwachs an Tonnage ihrer Flotte, ohne daß der kostspielige Neubau eines gleich großen Schiffes notwendig wird. Die Abmessungen der „Duburg“ vor und nach dem Umbau geben zu erkennen, daß eine bedeutende



Die „Duburg“ im Schwimmdock der Germaniawerft.
Es erfolgt hier der Einbau eines Zwischenstückes von 12,6 m Länge

Erhöhung des wirtschaftlichen Nutzeffektes des Schiffes erzielt wurde:

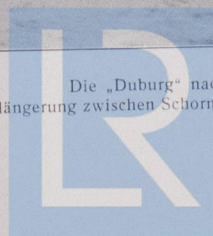
Die „Duburg“	vor der Verlängerung	nach der Verlängerung
Länge zwischen den Loten....	87,32 m	100,305 m
Breite	13,41 m	13,41 m
Seitenhöhe	6,86 m	6,916 m
Tiefgang	5,768 m	6,168 m
Verdrängung à 1000 kg	5475 T.	6960 T.
d. w.	3750 T.	4960 T.
Inhalt der Laderäume	3957 cbm	7345 cbm
Tragfähigkeit	3750 T.	4950 T.



Die „Duburg“ vor der Verlängerung.
Zwischen Schornstein u. Kommandobrücke soll das Verlängerungsstück
eingebaut werden.



Die „Duburg“ nach der Verlängerung.
Die Verlängerung zwischen Schornstein u. Kommandobrücke beträgt 12,6 m.



© 2020

Lloyd's Register
Foundation

W 93 - 0063

Wie dieser Zahlenvergleich zeigt, sind die an den Umbau der „Duburg“ gestellten Erwartungen vollkommen eingetroffen. Da auch die am 5. 12. d. J. durchgeführte Probefahrt mit gutem Erfolg verlief und das Schiff bei unveränderter Maschinenanlage und gleichbleibender Antriebskraft dieselbe Geschwindigkeitsleistung wie vordem entwickelte, werden auch an den inzwischen in Angriff genommenen Erweiterungsbau des Schwesterschiffes „Glücksburg“ berechtigte Hoffnungen für den vollwertigen Ausbau dieses Frachtdampfers gestellt.

Die beiden Dampfer wurden in regelmäßiger Trampfahrt, im Sommer meistens in der Holzfahrt und im Mittelmeer, im Winter mehr in der transatlantischen Fahrt beschäftigt. Schließlich aber zwang die fortschreitende Verschlechterung der Schifffahrtslage zur Auflegung der Schiffe während der Wintermonate und somit zur Entlassung der Besatzung. Durch den Umbau ist eine wesentlich bessere Wirtschaftlichkeit hergestellt worden, so daß die Reederei ein Auflegen und eine Entlassung der Mannschaft während der Winterzeit zu vermeiden hofft.

Eigenartig und von besonderer Bedeutung ist der Schicksalsweg dieser beiden deutschen Schiffe. Die „Duburg“ sowie ihr Schwesterschiff „Glücksburg“ liefen im Jahre 1919 auf der Krupp Germania-Werft vom Stapel. Ihre ursprünglichen Taufnamen waren „Sayn“ und „Mühlhofen“. Beide Frachtdampfer waren für den Erztransport der Fried. Krupp Aktiengesellschaft Essen bestimmt. Diese Aufgabe sollten aber die beiden Frachtschiffe nie erfüllen. Auf Grund des Versailler Vertrages mußten die „Sayn“ und „Mühlhofen“ am 22. 11. 1920 an die Entente abgeliefert werden und fuhren jetzt unter den Namen „Hazelpark“ und „Heathpark“ in englischen Diensten. Durch die Initiative des Hamburger Reeders H. Scholdt kamen diese Schiffe einige Jahre später wieder in deutsche Hände und erhielten die Namen „Duburg“ und „Glücksburg“. Im Kreislauf der Dinge erfüllte sich so ihr glückliches Schicksal. Unter deutscher Flagge werden sie nun erneut für Deutschlands Weltgeltung werben. Der Name „Glücksburg“ möge ihnen ein symbolhafter Ausdruck sein für weitere glückliche Fahrt!



© 2020

Lloyd's Register
Foundation