

Л И Н Д Е Н А У

1919-1920 **Прекрасное** **образование** **и** **затем** **собственная** **верфь.**

Пауль Вилли Линденау родился 6 ноября 1882 г. в Вехлау (Восточная Пруссия, в настоящее время г. Знаемнск). В 1901 г. окончил Королевскую гимназию, получил аттестат зрелости. " Он станет однако только техником", говорил, его классный руководитель Зель, и небольшое безразличие резонировало, так как Пауль блистал, прежде всего, в предметах математики и естествознания. Paul Lindenau хотел быть больше чем "только техником". Он брался за цель прямолинейно и добровольно, сначала полгода при машиностроении и судостроении, на литейном заводе и заводе по производству котлов Kroll & Eulert в Мемеле, при судостроительной верфе от Густава Фехтера в Кенигсберге и затем в Штеттине в машиностроительном АО Actien, которое, строило большие, по тем временам огромные корабли, тем не менее, не рекомендовал это в ее фирменном обозначении.

Обучался в престижной Королевской Саксонской коммерческой академии в Chemnitz, механико-техническом отделении, что способствовало получения им образования инженера механика. Он изучал судостроение при техникуме Свободного ганзейского города Бремен и в техническом институте Данцига. Тогда Англия была страной судостроения, поэтому Paul Lindenau теоретическое образование совершенствовал в колледже Armstrong-a в Newcastle-upon-Tyne.

Его профессиональная жизнь началась в качестве инженера судостроителя в Кильском филиале Щецинского «Вулкана». В Щецине Paul Lindenau познакомился со своей будущей женой Региной, с которой он сочетался браком в 1911 году. В том же году он начал работать в Schichau AG в Эльбинге. Здесь он был ответственным за строительство морских Рейн-пароходов "четверка", буксиров и паромов.

Цель Paul Lindenau состояла в том, чтобы создать собственную верфь. Еще до Первой мировой войны он приобрел небольшую верфь и вел переписку с различными компаниями. Начало войны в 1914 задерживало его собственные планы с верфью. В то время он работает в Schichau, с особым заданием по строительству полводных лодок типа U. Почти через год после подписания соглашения о прекращении огня в Compiègne (город во Франции, в деп. Уазы) Кайзером Вильгельмом II и окончания Первой мировой войны 11 ноября 1918 года, находясь Берлине он ушел в отставку. Судостроительной инженер Paul Lindenau уехал в Мемель - в то время оккупированный французами – это был шаг к независимости. Его судостроительная верфь Memel-Lindenau & Cie, железное и деревянное судостроение, машиностроительный завод и Giessrei и не только его жена, Регина, но также несколько торговцев из Мемеля присоединились к нему. Тогдашний мэр г. Мемеля Альтенберг, с городским населением в 40000 человек, дал разрешение на создание компании. Он и купцы были заинтересованы в Клайпедском порту в качестве места международного значения.

Paul Lindenau, особенно его шансы, прежде всего, в большом восточном рынке сбыта речных судов, в наличии многочисленных рабочих рук, смотрел далеко в перед и в начале разместил предприятие величиной примерно 40 000 кв.м на месте старой верфи основанной в 1875 артелью по строительству деревянных кораблей в Süderhuk (производное от Süderhaken – название небольшого поселения) на реке Данге, который впадает здесь в Куршский залив. Вплоть до наступления нового столетия на этом месте в Memel различными мастерами судостроения было построено большое количество парусников в 100 т. и более. От старого завода на этом месте остались только электрическая лебедка на слипе для судов до 500 тонн водоизмещения. Три слипа (слип-наклонная береговая площадка для спуска судов со стапеля на воду или подъема из воды) разделили на два новых, был построен элинг для строительства железных морских судов. С начала имелся собственный проектно-конструкторский отдел, который увеличился позже, под руководством конструктора кораблестроителя Цисеманн-а, в котором было 15 человек, это были молодые специалисты. Кроме того были оборудованы цеха для судов, кузнечный по производству шпангоутов, литейный, плотницкий, деревообрабатывающей и модельно - столярный, собственная электростанция для производства необходимой электроэнергии. Эти строительные проекты отнимали время, деньги на этом этапе в основном вкладывались в машинностроение и ремонт судов.

1922 г. НАРАG (Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft- Гамбургско-Американское АО морских сообщений), была первым заказчиком кораблей нового поколения.

Судостроение: Первая большая новостройка на новой территории предприятия была большим морским кораблем. 13 октября 1922 года со стапеля сошел САТТАРО и определен на линию АО (акционерное общество)Deutsche Levante-Linie в Гамбурге. Затем был передан принадлежащей дочерней компании НАРАG. Он был большого большого тоннажа,

что соответствовало требованиям ко всем немецким судоходным компаниям после первой мировой войны . Paul Lindenau принял решение начать список построенных судов с номера 31, этот номер получил CATTARO.

Верфь: коллектив верфи вырос в течение немногих лет после основания на более чем 300 человек.

Ремонт: сильно пострадавший после столкновения, спущенный на воду в 1922 колесный пароход BEETHOVEN, представлял для верфи прекрасный заказ на ремонт.

Строительный номер 31

Сухогруз CATTARO 1424 brt/2080 tdw

69.2x 10,7 м. 1 двигатель тройного расширения (детандер) в 650 фунтов на квадратный дюйм

Построен: 4.2.1923 для Дойче Леванте - Line в Гамбурге. 27 сентября 1957 года, как южноафриканский FROMTIER в Ист-Лондоне списан.

1923 г. Отторжение Мемельского(Клайпедского края) от страны сократило экономические связи.

Верфь: Занятие литовскими партизанами 10 января 1923 Мемельского (Клайпедского края) привело к глубоким изменениям в прежней экономической структуре. Заказы из за “заграницы” могли приобретаться на основе сначала небезопасного политического положения - оккупационные власти союзников не приняли занятие края бездейственно. Но оставшихся 100 работников напряженно работали прилагая все усилия.

В руководстве индустрии судостроения того времени производственная программа верфи указывается как указано ниже: " Строительство новых морских кораблей всякого рода, особенно высококачественных грузовых и пассажирских пароходов до 3 000 tdw, речных, колесных и винтовых судов, понтонов, барж - особенно разборных конструкций для зарубежных перевозок, строительство лодок – моторы для морских рыболовецких судов, строительство морских и стационарных установок, котлов и цистерн, изготовление отливок до 7000 килограммов". Этот объем производства был типичен для верфи этой величины в те времена. Многие механизмы кроме настоящего железного судостроения намекают на большую глубину изготовления, которая была обыкновена в свое время на верфях

Там строился не только корпус корабля, он так же и оборудовался. Там было все оборудование, машины для литья в собственном литейном заводе и обрабатывающее машиностроение.

Для ряда судов, изготавливались котлы, рулевые устройства, гребные винты, деревянные спасательные шлюпки и т.д., все это делалось в собственных цехах. Цель Paul Lindenau состояла в том, что бы его в значительной степени самостоятельная верфь, она станет таковой позднее, могла сама себя обеспечивать экономически.

Диверсификация (на средневековой латыни *diversificatio* - изменение, разнообразие), 1) проникновение компаний, банков через инвестиции, покупки акций, системы участия в отрасли, не имеющие прямой производственной связи и функциональной зависимости от основного рода их деятельности. 2) В широком смысле - распространение хозяйственной деятельности в различные сферы с целью снижения риска от возможных потерь капитала или доходов: Теперь обширное оборудование(обстановка) верфи с различными цехами не способствовало существованию в то время, так как заказы на строительство новых судов ни из Мемельского (Клайпедского края) ни из Германской империи не поступали. В машиностроении, строительстве танков (емкостей), стальных конструкций и строительстве сооружений Paul Lindenau принимал любые заказы, брался за любую работу. Большое значение имел литейный цех, который поставлял отливки далеко в Литву: для сельскохозяйственных и других машин, также самые трудные отливки для машин и моторов, для которых не имелось никаких запасных частей.

1924/1925 Самолет совершивший успешный испытательный полет, но который к сожалению не стал серийным.

Судостроение: В 1924 союзники всю власть передале Литве. Единственную уступку, которую они сделали бывшему немецкому Мемельскому(Клайпедскому) краю, который принадлежал ордену меченосцев (отрасль Немецкой степени священства) и основанного ими города Мемель в 1253 г., была автономия, но под литовским суверенитетом. На верфе построили несколько мелких транспортных средств, и 4-е 25 -метровых баржи на экспорт в Камерун, верфь так же работала в секторе ремонта. Буксирный пароход S 18 TIGRE принадлежит к большей серии кораблей, которые строились по поручению Германского Рейха, когда производительность возрастала, суда строились на других верфях.

Диверсификация: в соответствии с Версальским соглашением, никакие боевые самолеты не могли больше строиться в Германии. В городе Warnemünde (Курорт на Балтийском море Варнемюнде (нем. *Warnemünde*) находится в северной части города Росток (Германия) на заводе Arado пробовали строить самолеты и продавать их в молодое литовское государство. В цехах верфи Lindenau в Memel-е они строили из блокировочной древесины двухместный истребитель А. F. G. 1, который должен был служить литовцам как пробный носитель и снаряжаться собственным оружием. А. F. G. стал общим делом для АО по авиастроительству и верфью в Memel-е. Самолет Lindenau- Arado с размахом крыла в 12,6 м.

развивал скорость 250 км/ч, успешно закончил летные испытания, но тем не менее проект претерпел неудачу от финансирования.

Строительный номер 32
Паровой буксир 18 TIGRE,
37,00 x 6, 8 x 1,05 м,
1 Компаунд (англ. *compound* — составной) — паровая машина многократного расширения пара) с 465 Psi. Построенный как поставка в счёт репараций из Германского рейха для морской администрации в Брюсселе.

Строительные номера S32/33/34/35
Четыре стальныхх баржи в 25 м. / 60 тонн
На 16 апреля 1925 года 16 апреля 1925 доставлено Н.В. парходное торговое товарищество ' Decoba "
Берлинское Управление (на экспорт в Камерун)

Строительный номер 37
Плавучий кран 21,5 x 10.2x0.6 М.
25 октября поставлено в
Plentu vandens keliu valdyba (управление шоссейных и водных путей) , Мемель

Строительный номер 36
Деревянное рыболовецкое судно STADTRATSUHR
20 BRT
12,2 x 2,15 x 2,0m
1 двигатель с 30 PSi
Разработан для Мемельского филиала рыбокоптильни из г. Зуль

Строительный номер 43
Спасательное лодка HINDENBURG
14,0 x 3,8 x 1,7 м
2 дизельных двигателя, каждый в 45 PSi,
2 винта
Построенная для Немецкого общества
по спасению потерпевших крушение на море, Бремен

Строительный номер 44
Спасательная лодка ГАМБУРГ
11,9 x 3,4 x 1,6 м
1 дизельный двигатель с 45 PSi
Построенная для Немецкого общества
по спасению потерпевших крушение на море, Бремен

Строительный номер 45
Спасательная лодка BREMEN
11,9 x 3,4 x 1,6 м
1 дизельный двигатель с 45 PSi
Построенная для Немецкого общества
по спасению потерпевших крушение на море, Бремен

1926 Последовательная забота о традиционном лодочном строительстве в Мемеле.

Paul Lindenau осознал, у предприятия имеются большие шансы в разнообразии спектра типов судов, которые он последовательно разрабатывал. . Верфь использовала композитный способ постройки судов, деревянные рыболовецкие суда наравне с железными “шотландцами”, а также стальные понтоны , которые были растелены чутырехугольными щитами из досок. Отдельный проект, построенные по своей инициативе, первые три спасательные лодки с дизельными двигателями из железа для Немецкого общества по спасению потерпевших крушение на море из Бремена, Германия,

которые классифицировались в соответствии с правилами Германского Ллойда и которые остались в эксплуатации и после войны.

1927 Линденау остались одни и изменили название компании.

Судостроение: Для города Мемель верфь в 1927 построила одноименный пароход - паром, первый льдо-усиленный, который имел возможность курсировать к Куршской косе и зимой.

Верфь: После выхода командитистов (командитист- вкладчик. Является участником командитного товарищества. Отвечает за деятельность командитного товарищества только в пределах суммы своего внесенного вклада) на начальном этапе единственными владельцами стали Paul и Redina (Регина) Lindenau. Paul Lindenau был не только владельцем верфи. Он как инженер уже тогда имел дело с находящимися в бурном развитии судостроительными технологиями. Между тем Paul Lindenau стал членом Королевского общества Военно-морских архитекторов, которое подчеркивало, прежде всего, особенное положение судостроителя. Поэтому он изменил название фирмы в Paul Lindenau, Ingenieur und Schiffbauer. Memel.

Строительный номер 46

Параход-паром STAD MEMEL

97 BRT

25,0 x7, 0x2, 8 м.

1 двигатель тройного расширения в 150 Psi (фунтов на квадратный дюйм)

Построенный для города Клайпеда

1928-1929 маленькое пассажирское судно для больших запросов.

Судостроение: Курортный морской пароход KURISCHES HAFF являясь техническим шедевром, был передан верфью в 1928 г. в пароходную компанию Мемеля. Она извлекала пользу от расширения туризма, что являлось признаком экономического подъема. Судно могло взять на борт около 1000 пассажиров и перевозить их на морские курорты на Куршской косе.

Залив был не очень глубокий, прежде всего, между Юодкранте и Нидой, так что осадка в 1,5 м была оптимальной. Тогда как скорость в 14 узлов являлась для судна такого размера необычайно высокой. Из-за ограничения длин и недостаточности места для разворота в портах в Cranzbek (Зеленоградск) и Кенигсберга, для этого требовалось особое судно с большой маневренностью.

Paul Lindenau выполнил возложенные на него надежды, KURISCHES HAFF соответствовал установленным требованиям.

Особо следует отметить расположенные в середине судна два двигателя фирмы **Sulzer AG**, валы гребных винтов были размещены в трубах. Аналогичная конструкция двойных винтов превосходно зарекомендовала себя на спасательном судне HINDENBURG. Курортное морское судно свидетельствует о качестве судостроения из Мемеля, которое существовало еще в юбилейном для фирмы 1994 году. Курортный морской пароход KURISCHES HAFF пришел в Гамбург в 1945 г., много лет принадлежал АО Гамбургское морское пароходство, ходил под названием SÜLLBERG, с 1955 по 1963 как HANNOVER в АО Регулярное паромное сообщение "EMS" между Emden (Эмден) и островом Borkum (Боркум), был продан в 1963 в Италию. С тех пор название FARAGLIONE и находится к Castellammare Stabia (на языке napoletana Castiellammare, в диалекте также Castllammare) - муниципалитет Кампании, в провинции Неаполя, в заливе Неаполя.

В том году за собственный счет был построен буксирный пароход и назван в честь сына хозяина HARALD. Он был снабжен построенным на собственной верфи котлом и паровым двигателем, имел незначительную высоту контрольной точки, чтобы мог свободно проходить под очень низким биржевым мостом в Мемеле. Позже Paul Lindenau продал буксир пароходной компании Bieber und Co в Мемеле. Второй сын нового судовладельца также получил имя Харальд.

Судоходство: после катастрофы TITANIC – в 1929 г. была принята первая Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (SOLAS), которая с тех пор постоянно расширяется и изменяется.

Строительный номер 34

Паровой буксир HARALD

16,2 x 4,8 x1, 2 м.

1 паровая машина компаунд в 150 Psi

Построенный в 1928 году за свой счет

Строительный номер 47

курортное пассажирское моторное судно KURISCHES HAFF

352 BRT/1000 пассажиров

49,65 x 7,18 x 2,40 м.

Два 6-цилиндровых двигателя фирмы **Sulzer AG** в 560PSi, скорость 14 узлов

соосные винты,

Построен для парусной компании из Мемеля

Строительный номер 48

Паровой буксир ADOLF RAATZ

20,20 x 2, 80x2, 10 м

1 двигатель тройного расширения в 450 PSi

Построенный для Kalk & Mörtelwerke AG, Königsberg

Строительный номер 49

Папровой буксир HELMUT

25,69 x 6,17 x 2,30 м.

1 двигатель тройного расширения в 250 PSi

Разработан для Bieber und Co, Мемель

Строительный номер 50

Деревянное рыболовецкое судно FORELLE

11,00 x 4,00 x 2,00 м

1 двигатель с 40 PSe

Построен для Emil-я Matzkat-a, Мемель

1930. 2 необычных корабля соответственно с 2 строительными номерами

Судостроение: Мировой экономический кризис вел к быстрому спаду строительной деятельности, особенно коммерческих судов.

От немецкой экспортерской фирмы Oclicken & Co Paul Lindenau получил в 1929 заказ на строительство 2 комбинированных груз - пассажирских судов для использования в Чили. Тем не менее, падение диктатора президента Ibanez-a в 1930 прекращало договорное окончание и доставку судов. В то время судно PRESIDENTE MONTT оставалось стоять пришвартованным у пристани почти в законченном состоянии и в 1934 в качестве CARIPITENO могло достаться другим владельцам, полуготовый корпус неосвященного судна PRESIDENTE IBANEZ находился на эллинге, до тех пор пока для данного судна подискивался другой владелец.

Оба корабля получали соответственно 2 строительных номера.

Строительный номер 53

Грузопассажирские судно

PRESIDENTE MONTT

46,00 x 6,00 x 3,60 м

2 двигателя в общей сложности 800 Psi

Предназначался для экспорта в Чили

немецкой экспортерской фирмы Oclicken & Co,

передано в 1934 как CARIPITENO (строительный номер 68)

1931. Пароход многоцелевого назначения для порта Memel

Судостроение: В этом году верфь построила моторную лодку, а также PERKUNAS для литовской администрации по строительству порта. Этот портовый ледокол с аварийно-спасательным и оборудованием для пожаротушения, был определен для службы в порту Memel. Он оказался исключительно пригодным для использования, как в летних, так и в зимних условиях.

После взятия Германской империей под свой контроль и управление Мемельского края в 1941 году пароход получил название HERMANN. Следы его затерялись в конце войны в Пиллау.

Ремонт: Самый большой заказ на ремонт в этом году - было восстановление большой плавучей землечерпалки, опрокинувшейся при демонтаже рыболовецкой гавани в Паланге.

Диверсификация: Строительство кузовов для примерно десятка автобусов на закупленных шасси с двигателями Мерседеса для Memel-го городского уличного движения, которые несомненно разгружали перегруженные трамваи. Хорошим клиентом была также фабрика по производству фанеры Bisdom & Sohn, которая сторала дважды вместе с машинным парком, который Paul Lindenau всякий раз восстанавливал. Литейный завод, который в течение всех этих лет составлял костяк верфи, поставлял большие литые детали, отливал блоки цилиндров для калоризаторных двигателей (калоризаторный двигатель, устаревшая разновидность двигателя внутреннего сгорания, в котором воспламенение рабочей смеси происходит с помощью калоризатора - запального шара (калильной головки) для литовского завода сельскохозяйственных машин. Фабрика целлюлозы в Memel-е принадлежала к крупным заказчикам литейного производства. Завод поставлял в основном отливки весом до 5 т, однако, для фабрики целлюлозы отливались болванки весом до 7 т.

Строительный номер 51
Ледокол PERKUNAS
169 BRT
31,60 x 7,80 x 2,90 м
1 двигатель тройного расширения
в 500 Psi
Разработан для управления Клайпедского порта,
Клайпеда

Строительный номер 52
Моторная лодка GÜNTER
1 двигатель в 20 PSi
Построена за собственный счет

1932. Четыре скоростных катера для молодой литовской таможни.

Судостроение: Наряду с 4 построенными из оцинкованной листовой стали двойными понтонами, верфь построила 4 таможенных катера двух различных типов для литовской таможни, из которых PARTIZANAS был не только самый большой, но и самый быстрый.

Строительный номер 54
Грузопассажирские судно
PRESIDENTE IBANEZ
46,00 x 6,00 x 3,60 м.
1 Двигатель 800 Psi
Построен для Oelicken и Ко,
не законченный, передан в 1936, как ADMIRAL (строительный -Nr. 71)

Строительный номера 55-62
Восемь понтоных половин - Четыре понтона
для саперов
8,01 x 1,62 x 0,7 м
На каждую половину 1 мотор с 12 Psi
Построены для Министерства внутренних дел Литовского правительства

Строительный номер 63
Таможенный катер ZAIBAS
12,50 x 3,10 x 1,70 м
1 двигатель с 40 Psi
Разработан для литовского правительства

Строительный номер 64
Таможенный катер AITVARAS

12,50 x 3,10 x 1,70 м
1 двигатель с 40 Psi
Разработан для литовского правительства

Строительный номер 65
Таможенный катер PARTIZANAS
21,00 x 4,50 x 2,20 м
2 двигателя вместе в 200 Psi
Разработан для литовского правительства

Строительный номер 66
Таможенный катер SAULYS
12,50 x 3,10 x 1,70 м
1 двигатель с 40 Psi
Разработан для литовского правительства

1933. Паром, передвигающийся в обоих направлениях одинаково быстро.

Судостроение: Город Мемель получил сдвоенный двусторонний паром SANDKRUG (поперечный разрез симметричен, нос и корма парома одинаковы). Сконструированный Paul Lindenau теплоход оказался пригодным исключительно для регулярного паромного сообщения между часто посещаемой Куршской косой и городом. Конструкция двойного парома была очень эффективна. Рули и винты были, как на корме так и на носу. Управление фрикционным сцеплением в зависимости от направления движения, туда или обратно осуществлялось с мостика.

Строительный номер 67
двусторонний паром SANDKRUG
27,50 x 9,20 x 2,98 м
1 двигатель фирмф MAN в 250 Psi, 2 винта
Разработан для города Клайпеда

1934. Новый владелец для старого контракта.

Судостроение: судно CARIPITENO стал комбинированным, грузопассажирским и посыльным (служебным) судном, переданное Standard Oil Company of Venezuela, которое первоначально как PRESIDENTE MONTT предназначалось для Чили.

Строительный номер 68
Грузопассажирские судна CARIPITENO
475 BRT
46,0 x 7,62 x 3,20 м
1 двигатель фирмы **Sulzer AG** в 600 Psi
предназначался для экспорта в Чили
(строительный № 53), немецкой Exportfirma Oelicken und Co
передано в Standard Oil Co. в Венесуэле

1935. Современное стальное судостроение и традиционное лодочное строительство на верфе.

Судостроение: 2 лед-усиленных паровых буксира для СССР представляли основное занятие в области нового строительства. В стальном судостроении стали разрабатывать современные топливо и сварочные технологии, которые постепенно стали вытеснять шумные заклепочные молотки. С другой стороны, Paul Lindenau по-прежнему заботился о традиционном строительстве деревянных судов, так как более маленькие деревянные транспортные средства все еще пользовались спросом. Там же на верфе изготовлялись и спасательные шлюпки.

Строительный номер 69
Паровой буксир EKSPORTLES - 27
50,00 x 6,90 x 3,20 м
1 двигатель тройного расширения в 450 PSI

построены для СССР

Строительный номер 70
Паровой буксир EKSPORTLES - 28
50,00 x 6,90 x 3, 20 м
1 двигатель тройного расширения в 450 PSi
построены для СССР

1936. Несколько камней помешали многообещающей карьере.

Судостроение: Продажу нового № 71 - второго, такого же как PRESIDENTE IBANEZ судна, первоначально предназначавшегося для Чили как грузопассажирское, Гамбургская корабельная брокерская фирма и пароходство Atlantic-Rhederei F. & W взяли на себя. Такой гнет долго беспокоит. Она и ранее способствовала успешным экспортным заказам. Это судно первоначально предназначалось использовать в Южной Америке, для этого имелись заинтересованные лица, тем не менее, окончательное решение о покупке принято не было. В конце концов, они взяли на себя всю тяжесть этого и приобрели его для Hansa-Tank-Reederei GmbH. Сама передача состоялась 23 Август 1936 года, как чисто пассажирский корабль ADMIRAL.

Dr.-Ing. (доктор-инженер) K. Schmidt из Данцига писал об этом типе корабля: " Недавно построенный на судовой верфи Memel Lindenau и Cie. ADMIRAL , является однотипным судном CARIPITENO. Первоначально проектируемый для прибрежного океанского плавания, считался особенно надежным с поставленными для этого высокими требованиями к хорошему морскому качествам, надежности и стабильности при строительстве обоих корпусов корабля с тем же самым контуром, в то время как внутренние сооружения и оборудование, устройство и оснащение, отдельных представленных транспортных средств могли оформляться по-разному.

Таким образом CARIPITENO представляет тип быстрого каботажного судна исключительно для использования компанией в служебных целях и несколькими пассажирами с соответствующим образом обставленными каютами, а также общими помещениями, в то время ADMIRAL был окрашен в яркие цвета, имел низкую овальную дымовую трубу, мачту высотой 17 м и солидное внутреннее оборудование, более характерное для яхты предназначенной для развлечения. Согласно списка Lloyds of Shipping классифицируемый корабль оснащен непрерывной верхней палубой из стали с деревянной обшивкой, а также разделен на 7 водонепроницаемых отсеков. ADMIRAL - это элегантно режущая воду носовая часть и бульбовидная корма, в целях широкого обзора"

Этот корабль испытал необычный жизненный путь. Friedrich и Walter Joch договаривались о найме судна с туристической организацией KdF "Сила через радость" (организация в фашистской Германии), которая видела потребность использования корабля в перевозках из Гамбурга на остров Helgoland. Судно, для которого было выбрано название ADMIRAL, совершило свой первый рейс с высокопоставленными партийными гостями из Гамбурга на Helgoland с нарядно украшенной судовой верфи Lindenau. На обратном пути ADMIRAL-у не повезло, когда он шел на траверзе от Brunsbüttel (город в Германии, в федеральной земле Шлезвиг-Гольштейн) до буна. Хотя ничего страшного не произошло, тем не менее, из-за наступившего морского отлива высокопоставленные партийные гости должны были добираться до берега на лодке. Заключенная сделка с организацией KdF на этом закончилась, прежде чем она началась.

В 1937 нашелся покупатель от военно-морского флота. В том же 1937 корабль был принят, как посыльное, д военно - морской школой Mürwik из Flensburg-a, позднее как транспортное средство переименовано в PAUL BENEKE и ходило как учебный корабль навигации. Он, корабль, пережил войну и стал британской добычей. Великобритания в июне 1945 передала корабль Немецкому Гидрографическому институту, который был приспособлен для геодезических измерений.

6 декабря 1949 он был выведен из эксплуатации . В мае 1952 PAUL BENEKE, после обстоятельного ремонта на государственной верфи в Saatsee Rendsburg-e в конце 1953 года вновь работает на очистке водоемов вокруг Helgoland и реконструкции острова. Запланированная продажа судна в морскую школу в норвежском Røgaland не состоялась. Наконец, судно купил голландец A. van Grijp Sliedrecht и после реконструкции корабль был переоборудован из пассажирского судна в грузовое для озера Ява. В 1960 корабль куплен гамбуржцем Julius Weiler с целью перестройки его в круизное судно для приключенческих плаваний. Он был переименован в Ziel (Табу), надстройки модернизированы, модернизированы некоторые расположенные сооружения, тем не менее позднее поставлен не прикол в г. Emden-e.

Верфь: Чтобы увеличить мощность существующие обоих эллингов, верфь приостанавливала ремонт ее обоих слипов. Из-за резкого роста спроса в строительном секторе верфь Lindenau расширила судостроение в направлении Haff-a (Haff – залив отделенный от моря косоу).

Судостроение: Почти за два месяца до построенного в Memel-e ADMIRAL-a, сюда заходило, тогда самое большое пассажирское судно мира QUEEN MARY в 81.235 BRT.

Строительный номер 71
Пассажирский теплоход ADMIRAL
415 BRT
46,14 x 7,65 x 3,60 м
1 двухтактный двигатель фирмы Sulzer AG с 800 PSi

14 узлов

Разработан для пароходной компании Hansa GmbH, Гамбург

1937 / 38. Новый эллинг и большой кран.

Судостроение: паровой двигатель с электроприводом переобразовал небольшой морской паром NEHRUNG, который связывал северную и южную портовые части и должен был служить декартелизацией паромной переправы. В конце 1937 Paul Lindenau получил контракт на строительство большого и быстрого морского прогулочного корабля для HAPAG, строительство которого началось в 1938 году. Длинной в 106 м морское судно было самым большим предвоенным заказом верфи. Листы корабля еще традиционно клепались, тем не менее соединения уже сваривались. Для движителя Voith Schneider был построен крупнейший приводной механизм Voith Schneider.

Верфь: Перед закладкой этого нового большого корабля был построен подкрановый путь для 60 т. козлового крана, который теперь отчетливо создавал порттовую картину Memel. На судовой верфи в Гданьске, в JW Klawitter был приобретен док грузоподъемностью в 2600 тонн.

1939. HELGOLAND: белый, быстрый и высоко-технический морской корабль.

Судостроение: 6 мая 1938 над верфью Memel было много пестрых флагов: для HAPAG на воду со стапелей спускался морской корабль HELGOLAND.

Очень удобно оборудованное транспортное средство для 2000 пассажиров было самым крупным строительством Lindenau в Memel, которое продолжало работать и после повторного присоединения Memellandes (Мемельский край) к Германскому рейху. Скорость судна, согласно инструкции составляла 17 узлов, и была не экономичной даже в водоемах Эльбы. Особое внимание было уделено маневренности, так как HELGOLAND должен был заходить в Cuxhaven, Hönnum и Hamburg (города Германии), где были довольно сильные течения и ветра. "Hansa" писала: "Этот момент был решающим для избрания привода Voith Schneider, который отличает его неповторимой маневренностью от всех других типов привода. Привод крыльчатого движителя Voith Schneider был установлен впервые на HELGOLAND, на судне такого размера.

Паровые турбины корабля, электрогенераторы, электродвигатели для привода движителя и всех устройств трехфазного тока поставлялись AEG в Берлине, в то время как котельная установка La Mont производилась на Немецкой верфи Гамбурга.

В корме корабля были расположены оба приводимых в действие электричеством гребных винта Voith Schneider. Гребные винты Voith Schneider (VS) сообщались с главной машиной и с валом посредством обыкновенной передачи с помощью коническо-цилиндрического редуктора, который было решено оставить на HELGOLAND, который был первым на Hamburg-Amerika-Linie с электрическими судовым двигателем и электродвижущими гребными винтами для этого последние непосредственно к корпусу были присоединены фланцами Drehtstrom – так же были применены синхронные моторы с вертикальной осью. Мощность двигателя (мотора) составит 2000 л.с. на 600U/min; это число оборотов на число оборотов гребного винта снижается включенным дополнительно цилиндрическим редуктором приблизительно в отношении 6:1. Электроэнергия от моторов к гребным винтам поставляется из машинного отделения в средней части корабля через турбоэлектрическую "электростанцию" кабелем высокого напряжения помещенного в особенных кабельных каналах.

Поскольку гребные винты Voith Schneider независимо от скорости и направления судна всегда вращаются с одинаковой скоростью и всегда с тем же самым числом оборотов - регулирование мощности и изменение направления происходит соответственно корректировкой лопастей винта - скорость и напряжение двух основных производителей электроэнергии также остаются практически постоянными; таким образом была получена возможность, получать электроэнергию для машинного отделения, корабельной сети и остальных потребителей. После поставки 12 июля 1939 г., пароходство сразу начало эксплуатацию HELGOLAND, последнее было снабжено успокоителем качки фирмы Siemens, пустив его между Гамбургом и островом Helgoland.

Верфь: в 1939 начинался расширение верфи в направлении Süderhuk (оконечность Смильтине) и крепостных сооружений. В Süderhuk был построен большой машиностроительный цех, а также новый сталелитейный цех с электрической печью в 2 т.

Строительный номер; 72

Морское судно HELGOLAND

2947 BRT

На 2000 пассажиров

105,99 x 13,24 x 6,57 м

Электрический привод с турбонагнетателем, построенным AEG,

4000 PSi,

2 гребных винта Voith Schneider, 17 узлов

Разработан для NAPAG, Гамбург.

В 1939 военно-морской флот планировал реконструкцию в установщика мин, тем не менее, реконструкция не была осуществлена.

В 1945 г. корабль как трофей достался британцам

и сожжен полностью 18 Март 1946 г. в городе Cuxhaven (северовосточнее Гамбурга).

1940-45. Вместо нескольких грузовых кораблей строились минные тральщики.

Судостроение: NAPAG заказал 2 грузовых судна и пассажирские суда для каботажного плавания в Центральной Америке, первый из которых сошел со стапеля 17 июля 1910 как TOLIMA, хотя первоначально предусматривалось название CERIGO. При закладке второго судна первоначально было предусмотрено название DURAZZO, а при его окончании название уже было TUROMA. Кроме того имелся заказ на строительство 2 небольших буксиров, строительство которых, тем не менее, не начиналось.

Под строительными номерами 77 и 78 Bremer Reederei (Бременское пароходство) Richard Adler und Co хотел заказать 2 теплохода по 1600 т, тем не менее до заключения окончательного контракта дело не дошло. После присоединения Memellandes (Мемельского края) к Немецкому рейху, военно-морской флот подключил верфь Lindenau в Memel-е к строительству тральщиков. С 1942 года были построены, три единицы типа М 35 работающие на нефти, и пять типа М 40 работающие на угле, 2 следующих не были готовы по разным причинам, и поэтому строительство еще двух кораблей было перенесено на другие верфи. В 1944 коллектив завода от примерно 600 в 1939 году вырос до 900 человек. Для более быстрого спуска этих тральщиков на воду у двух крупных строительных эллингов были увеличены эллинговые крены.

Строительный номер 74

заказывалось как однотипное судно TOLIMA

предусматривалось название TUROMA,

по причине войны не построено

Строительный номер 75

22 BRT, буксир, по причине войны не построен

Строительный номер 76

22 BRT портовый буксир для Gebr. (братьев)

Vieber в Клайпеде, по причине войны не построен

Строительный номер 79

Тральщик типа 35 - М 131

878 ts

68,40 x 8,70 x 2,65 м

2 двигателя тройного расширения

оба в 2400 PSi

построен в 1942 для военно-морского флота

Правопреемство: в 1942 старший сын учредителя верфи Harald Lindenau (Харальд Линденау) присоединился к отцовскому предприятию и взял на себя руководство сталелитейным цехом. Родился Harald Lindenau 5.12.1914 в Elbing-е, рос на отцовской верфи, в 1933 г. получил аттестат зрелости, потом был на MAN-е в Augsburg-е, а также при Бременском Vulkan-е в Vegesack (Vegesack - северный район Бремена).

Он изучал в Техническом институте в Берлине корабельное машиностроение.

После защиты диплома в 1939 Harald Lindenau сначала работал в качестве внештатного конструктора, затем руководителем группы на строительстве подводных лодок типа U на немецком предприятии в Киле. В Киле Harald Lindenau познакомился с будущей женой Гертрудой с которой он сочетался браком в 1942.

Строительный номер 80

тральщик типа 35 - М 132

878 ts

68,40 x 8,70 x 2,65 м

2 двигателя тройного расширения

оба в 2400 Psi
построен в 1942 для военно-морского флота

Строительный номер 80
Тральщик типа 35 - М 133
878 ts
68,40 x 8,70 x 2,65 м
2 двигателя тройного расширения
оба в 2400 Psi
построен в 1942 для военно-морского флота

Перебазирование: В июле 1944 восточный фронт стал откатываться на запад, в связи с этим положение ухудшилось не только для Memelland(Мемельский край). С 10 октября Memel стал прифронтовым городом. Верфь и корабельные учреждения второпях перебазировались по воде на судах в Pillau, плавучий док 2600 т утащили в Gotenhafen (Gdynia), меньший в 1600 т. док, приобретенный лишь в 1942 пришел в Pillau для работы на военный флот. Погрузочные бригады грузили в Memel-е машины, оборудование и часть рабочей силы на транспорт TOLIMA, которое было отбуксировано в октябре 1944 в Pillau. Мелкие погрузочные бригады оставались на верфе Lindenau в Клайпедо до января, в январе 1945 года от них пришлось отказаться. Часть предприятия и оборудования были взорваны.

С октября 1944 года оставшиеся работники судовой верфи Memel делали все возможное под огнем противника. В феврале 1945 буксир VORSETZEN из Гамбургского пароходства Petersen & Alpers должен был перетащить TOLIMA через Hela в Штеттин. 4 Март 1945 года TOLIMA затонула после воздушного налета. Все эвакуируемое имущество (документация) верфи и ее сотрудники погибли вместе с TOLIMA. Лишь ящик с фотопластинками и конструкторскими (проектными) документами пережили гибель и вновь попали во владение верфи, но гораздо позже. В 1948 поляки подняли затонувшую TOLIMA. В 1950 ремонт закончен в Aarhus (порт в Дании) и TOLIMA стала польским ELBLAG. До момента сдачи на металл в 1973 судно под флагом Польши регулярно курсировало между Польшей и Англией.

Строительный номер 82
Тральщик типа 40 - М 291
775 ts
62,30 x 8,90 x 2,82 м
2 двигателя тройного расширения
Оба в 2400 Psi
построен в 1943 для военно-морского флота

Строительный номер 83
Тральщик типа 40 - М 292
775 ts
62,30 X 8,90 x 2,82 м
2 двигателя тройного расширения
Оба в 2400 Psi
построен в 1943 для военно-морского флота

Строительный номер 84
Тральщик типа 40 М-293
775 ts
62,30 X 8,90 x 2,82 м
2 двигателя тройного расширения
Оба в 2400 Psi
построен в 1943 для военно-морского флота

15 апреля 1945 коллектив верфи Lindenau вынужден был покинуть и Pillau. Он перебрались на борту десантных судов и буксиров сначала в Hela, а затем через Любек на запад Германии. Бывший доковый механик так описывает эвакуацию: „ Я получил команду от капитана первого ранга Lippmann-a принять док утром 17 апреля 1945 и готовить его отплытию. Вместе со старшим рабочим Hinz-ом мы осушили док, он оставался пустым. Мы исследовали секции, и я сообщил, что мы в состоянии принять только лишь 500 т. Это было причиной, почему док не вышел из Pillau. Затем я получил команду готовить док к выходу в море. Мы, шесть матросов с разбомбленного парохода из Pillau, 2 работника с верфи и 2 мужчин с верфи Schichau в Кенигсберге, из аппарата технического управления производством - плотно привинчивали каждую задвижку секции, заделывали щели, прочно

приварили колеса крана и прикрепили выносные поплавки. Теперь положение надводного борта над водой в продольном направлении было от 20 спереди и 80 см высоты сзади.

17 апреля в 20.30 ч. вечера на буксировочном тросе буксира BRUNO DREYER мы вышли в море. В районе Palmnicken (пос. Янтарный, Калининградская обл.) в пределах видимости берега подошел буксир FAIRPLAY 15 и мы попросили его о буксирной помощи. FAIRPLAY 15 подошел к нам и перекинул BRUNO DREYER буксирные концы: Если мы раньше мы еле двигались, то теперь скорость значительно увеличилась. 18 апреля, около 10 ч. мы были около Hela. Оттуда около 15 ч. мы двинулись дальше, в сопровождение получили торпедный катер, к нам присоединились 4 рыболовецких судна. К вечеру мы встретили большой буксир, это был MONSUN (Муссон). Мы накрепко были приреплены к его борту и теперь шли в перед еще быстрее. В 23 часа, только что заступив на вахту на ходовом мостике, я четко увидел след пузырьков в воде. Вскоре после этого раздался взрыв. Корабль сопровождения принял удар на себя и затонул вместе с экипажем. Осколок от взрыва пробил палубу понтона, который я закреплял утром. 20 апреля мы были около острова Борнхольмом, но мы все еще оставались в море. Здесь мы переложили буксирные тросы на более высокую сторону дока, так как во время буксировки были разрушены деревянный настил и постоянные кранцы. 23 апреля мы продолжили путь и хотели зайти в порт Росток, однако, продолжили движение и ночью к 25 апреля мы достигали Travemünde. Во второй половине дня нас подтащили к берегу и оставили около Holzwiek (место в заливе Travemünde).

Строительный номер 85
Тральщик типа 40 - М 294
775 ts
62,30 x 8,90 x2, 82 м
2 двигателя тройного расширения
Оба в 2400 Psi
построен в 1943 для военно-морского флота

Не завершен:
Строительный номер 74 – однотипное с TUROMA
судно как и было запланировано для НАРАГ

Строительный номер 75 - Моторный буксир
длинной 12,80 м

Строительство число 76 - Моторный буксир
длинной 14 м

Строительный номер 86
Тральщик типа 40 - М 295 - для военно-морского флота,
не достроен. Недостроенный в 1945 г. затоплен в Gotenhafen (Gdynia),
В 1949 торжественно введен в эксплуатацию как
польское пассажирское судно PANNA WODNA.
Позднее служил в качестве плав. казармы для аквангистов
и в 1980 году был сдан на металл.

Строительный номер 87
Тральщик типа 40 - М 296
строительство было перенесено в Бремен на Atlas Werken GmbH
(там получил строительный номер 376).

Строительный номер 88
Тральщик типа 40 - М 297
строительство было перенесено в Königsberg
на верфь F. Schichau (там получил строительный номер 456),

Строительные номера 89 - 91
модифицированные тральщики типа 43
821ts
длинной 67 и 75 м. для военно-морской флот
строительство которых не начиналось.

1945 – 1950. Доки в Травемюнде, семья и офис в Киле.

Верфь: Примерно 50 судостроительных рабочих верфи Lindenau из Memel вновь нашли друг друга на западе. Англичане объявили притащенный в Travemünde док из Lindenau военной добычей, но Paul Lindenau смог добиться разрешения на владение доком. Как бывший член Королевского общества of Naval Architects Paul Lindenau поддерживал хорошие отношения с англичанами. Он был поставлен на якорь в доковой яме бывшей судовой верфи Henry Koch-а из Любека – это сегодняшняя Северная гавань. Он использовался главным образом Любекской машиностроительной компанией по ремонту морских транспортных средств в соответствии с инструкцией оккупационных властей. Весьма ценными оказывались привезенные сварочные преобразователи и аппараты. Хотя LMG и Lindenau очень хорошо взаимодействовали друг с другом, все же цель Lindenau была в том, чтобы найти подходящее место для сооружения новой верфи. После долгих поисков на побережье Германии отец и сын Lindenau решили остановиться на Киле. На улице графа Spee в Киле был открыт офис, который начал работу уже в августе 1945. То, что госпожа Гертруда, жена Harald-а Lindenau была уроженка Килия, это тоже конечно повлияло на выбор нового месторасположения верфи. Было достаточно места для строительства судовой верфи на территории бывшего морского артиллерийского арсенала на Skagerakufer и Christianspries (названия улиц Килия). Paul Lindenau при поддержке городских властей Килия, Земли Schleswig - Holstein, аренды земли у наиболее кооперативных учреждений федеральной собственности Kiel нашел достаточно помещений для сооружения верфи.

Расчистив территорию к северу от улицы Christianspries началось строительство. Около воды были построены два деревянных склада. Начало было скромное, но все же Paul Lindenau снова мог работать под своим именем, сначала правда не как судовой верфь, а как Maschiinenfabrik (машиностроительный завод). Строительство военных кораблей было запрещено, лишь с 1949 с ограничениями и под строгим надзором. Lindenau брался за любые работы, которые он мог проводить. Скромный набор инструментов ограничивал возможности, но кроме всего прочего, удалось из металлолома построить несколько машин для обработки металла. Связь с судоходством чувствовалась при монтаже ротационных форсунок - для распыления жидкого топлива – предназначенных для паровых турбин высокого давления по заказу коммандитной компании из Гамбурга для заказанных корабельных котлов. В течение короткого времени у Paul Lindenau вновь был постоянный штат сотрудников, который состоял из небольшого количества прежних работников из Memel, а так же из Килия и беженцев, которые пришли на запад из других районов разделенной Германии.

Судостроение: При сложившихся благоприятных обстоятельствах Paul Lindenau стал хозяином судовой верфи. При приближении конца войны, он у ВМФ, который должен был отделиться от небольших невооруженных вспомогательных судов, купил построенный в 1942 г. каботажный танкер RADAUNE в 132 BRT (bruto регистрированных тонн) и в 200 tdw продолжая дальше сотрудничать с ВМФ арендуя суда. Союзники оставили ему судно, которым он пользовался только для своих целей.

Диверсификация: Денежная реформа повлекла за собой множество проблем и при существующих возможностях он не мог осуществить имеющую спрос производственную программу. Счастливым случаем свел его с фабрикантом Erich-ом Scholze из Zittau (Циттау, город федеральной земле Саксония), который хотел продать производственную программу для текстильных машин – основы навоя (Навой - катушка, на которую навиваются нити основы для выработки ткани на ткацком станке), фланцы для валика сновальной машины, диски для навоя и сновальной машины – и поэтому искал нового производителя. Они оба создали производственную группу: Paul Lindenau фабрика по производству оборудования, Erich Scholze - оборудование по производству текстиля. Это производственная ветвь существовала до 1959 г., позднее фирма Erich Scholze перебралась во Frankenberg. Но и там Lindenau продолжал участвовать в деятельности фирмы, пока не продал часть своих акций Erich Scholze.

С 1950 г. и до юбилейного года, с большим размахом производились машины и оборудование для снятия коры и дробления древесины.

1951. Болотистый морской берег и старый деревянный склад стал новой верфью Lindenau.

Верфь: В Германии вновь можно было строить новые корабли, ограничения были уменьшены, а в 1952 г. и вовсе сняты. Производство текстильного оборудования стало оживать, однако больших доходов от нового строительства нельзя было добиться. Приходилось использовать строения те, что были построены ранее. Большой, старый деревянный склад был переориентирован в “кораблестроительный цех”, а в других местах тогдашнего артиллерийского арсенала нашли приют производители машин, слесаря, мастера по обработке меди, столеры и маляры. В 1951 на заболоченном и до сегодняшнего дня используемом берегу был построен 90 м. (в длину) элинг.