

Das letzte legendäre Typ IV-Schiff mit dem Schifffahrtsmuseum gehört in den Stadthafen !

Ostseezeitung vom 05.11.2008

Unternehmer: Schiff schnell verlegen

Stadtmitte. Der Unternehmensverband drängt auf eine schnelle Verlegung des Traditionsschiffs in den Stadthafen, weil sich die Liegeplätze dafür verschlechtern werden. Obwohl ein neuer Platz im Stadthafen schon lange diskutiert wurde, gebe es keine konkreten Pläne, kritisiert Ulrich Seidel, Geschäftsführer des Unternehmensverbands. „Die bisherigen Liegeplätze Schönhof für das Traditionsschiff sind trotz des schönen Ansichts

inakzeptabel. Wenn wir ab 25-300 Menschen besuchen das Traditionsschiff jährlich“, so Seidel.

„Nachgewiesen wurde, dass die Verlegete- und Anpassungskosten entgegen allen anderen laienhaften Behauptungen der Kritiker zur Zeit noch relativ gering sind“, sagt Ulrich Seidel. Um wesentliche Spülungen und zusätzliche Aufwendungen zu vermeiden, müsste eine Verlegete bis zum Juli des kommenden Jah-

res erfolgen. Später sei das Vorhaben fast unmöglich. Nach Ansicht des Unternehmensverbands würde die Umrüstung des Traditionsschiffs als Liegeplatz insbesondere bei Meeresgeböden, da das Schiff im Sommer in der August-Heide-Strade keine Zukunft habe. Die Verlegung des Schiffes würde das maritime Traditionsprofil der Hansestadt wesentlich verstärken. Zu erwarten wären mehr als 100.000 Besucher an diesem touristischen Attraktionspunkt.



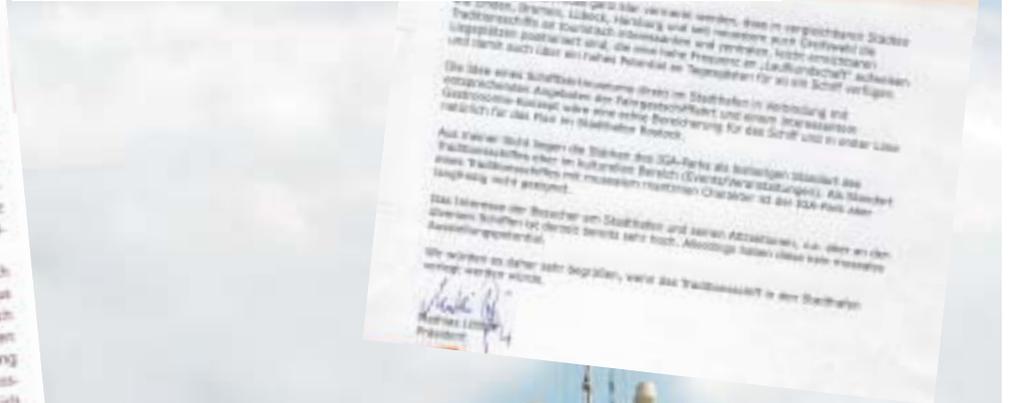
„Es muss etwas passieren“

„Das Traditionsschiff musste ich von meinem Plan streichen“, sagt Reiseleiter Udo Lingk aus Wiersbich-Wären. „Und das finde ich schade, gehört es doch zu den großen Highlights in Rostock.“



Oft brachte der Unternehmer Reisegruppen aus den verschiedenen Bundesländern an die Ostsee. Viele von ihnen interessieren sich auch für eine Schiffbesichtigung. „Aber Fahrten zum Traditionsschiff sind offensichtlich nicht erwünscht. Zuerst hätte ich Schwierigkeiten, es zu finden – dabei bin ich ehemaliger Rostocker. Am Wismar-Über angekommen landete mein Bus vor dem Schieß, für Udo keine Warendöglichkeiten – das trifft dann wohl auch auf Rostock zu. Dann musste mein Busfahrer auch noch einen Puffer entfernen, um überhaupt zum Schiff vorfahren zu können. Und zu guter Letzt waren wir bei der Abfahrt dann beinahe mit dem Bus

über die Kalkante gegangen, da es ja keine Warendöglichkeiten gibt. Eine unannehbare Situation“, so Lingk empört. Es sei ein „Skandal“, was sich bei-sondere bei See- und Hafenstadt da kintet, sagt der Reiseveranstalter und fordert – wie viele maritime Vereine und Einzelpersonen – die Verlegung des Traditionsschiffes in den Rostocker Stadthafen. „Niemand kann mir erklären, warum eines der letzten Typ-IV-Schiffe so vor den Gängen der Stadt verdeckt wird. Auch Rostocks Oberbürgermeister habe ich mein Erlebnis schon geschildert“, erzählt Lingk. Und Roland Methling verspricht in seinem Antwortschreiben aus dem August dieses Jahres, sich „in den kommenden Monaten verstärkt für eine Neuordnung der maritimen Darstellung in Rostock“ einzusetzen. „Das hoffe ich für meine Reisegäste und alle Touristen“, sagt Udo Lingk.



Rostocks maritime Attraktion in exponierter Lage, nah für Gäste und Touristen

Das ist die aktuelle Situation:



Foto: D. Pevestorf

Das grösste Technische Denkmal im Ostseeraum mit dem Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum liegt versteckt hinter dem IGA Park-Zaun in Schmarl.

- Ungünstige und zeitaufwendige Erreichbarkeit für Tagesgäste und Touristen.
- Reisebusse und Fahrgastschiffe meiden die Anfahrt.
- Museumsbesucher müssen auch Eintritt für IGA-Park löhnen, Radler können nur zu Fuß zum Schiff.
- Keine durchgängige Versorgungsmöglichkeit.
- Keinerlei Einflussmöglichkeit auf eine Belebung des Geschäftslebens im Umfeld.

Ca. 25.000 Besucher/Jahr, Tendenz stagnierend, sind ein Armutszeugnis für unsere Hansestadt mit maritimer Tradition!

Das Verholen des Traditionsschiffes mit seinen Exponaten in den Stadthafen lässt mehr als 100.000 Besucher/Jahr erwarten und entlastet die Stadtkasse.

**Die Hamburger Bürgerschaft entschied weitsichtig :
Der Kampf um den neuen Liegeplatz der Cap San Diego an den Landungsbrücken war erfolgreich. Heute ist dieser Frachter Aushängeschild und Attraktion der Hansestadt.**

Nicht später - jetzt Entscheiden!

15 aktive Vereine haben den Aktionskreis Traditionsschiff Stadthafen Rostock (TSR) gebildet und unterstützen gemeinsam mit der Deutschen Seereederei, der Aker-Werft (jetzt Wodan Yards), OSPA Rostock, DEHOGA, dem Tourismusverband MV, dem Unternehmerverband sowie zahlreichen Einzelpersonlichkeiten die zügige Umsetzung des Projektes.

Eaut Gutachten betragen die Kosten für das Verholen des Traditionsschiffes in den Stadthafen 150.000 bis 300.000 EUR.

Eine private Finanzierung ist vorstellbar.

Die Hochschule Wismar, Studiengang Architektur, hat eine Planungsstudie mit Ausstellungskonzept (Varianten Haedge-Halbinsel oder Kabutzenhof) erstellt.



Modell Haedge-Halbinsel: Societät Rostock maritim

Im November/Dezember 2008 wird diesem Anliegen ein Teil der Ausstellung "Kulturinitiative Rostock" in der Societät Rostock maritim gewidmet.



Foto: R. Lachs

Gespräche mit den Fraktionen der Rostocker Bürgerschaft haben stattgefunden in der Erwartung, jetzt eine Vorlage zur kurzfristigen Entscheidung einzubringen.

Die Zeit drängt, denn diese kostengünstige Verholung ist wegen zunehmender Versandung des jetzigen Liegeplatzes nur noch bis Ende 2009 möglich! ... Jetzt gemeinsam Handeln!

Typ IV - Die Legende lebt

Von Gerd Peters

Berühmte Schiffe sind in vielen Ländern erhalten geblieben zur Erinnerung an die nationale Schifffahrtsgeschichte, wie beispielsweise der Panzerkreuzer „Aurora“ in St. Petersburg, das Segelschiff „Rickmer Rickmers“ in Hamburg, der Kreuzer „Belfast“ in London, das Vollschiiff „Schulschiiff Deutschland“ in Bremen und so auch das Traditionsschiiff vom Typ IV in Rostock-Schmarl. An Bord befindet sich das Schifffbau- und Schifffahrtsmuseum der Stadt. Seit dem 5. Juni 1970 liegt das ehemalige MS „Dresden“ mit einigen Unterbrechungen an diesem Liegeplatz. Es ist das einzige erhalten gebliebene Stückgutfrachtschiiff der Welt und gehörte zur ersten Serie von 10.000-Tonnen-Motorfrachtern, die in den Jahren 1954 und 1961 auf der Warnowwerft Warnemünde gebaut wurden. Zwölf Einheiten waren für die Deutsche Seereederei Rostock bestimmt, zwei Schiffe gingen über die CSSR an die Volksrepublik China, das letzte Schiffe, die „Sierra Maestra“, wurde 1961 an Cuba ausgeliefert. Der Konstrukteur, Dipl.-Ing. Kurt Heinrich, und eine Reihe weiterer Ingenieure kamen aus dem Rostocker Flugzeugbau. Mit den vier Hauptmotoren der Firma EKM Halberstadt (Leistung von je 1.800 PS) erreichte das Doppelschraubenschiiff eine Dienstgeschwindigkeit von 16 Knoten. Die Motorfrachter hatten eine Tragfähigkeit von 10.070 Tonnen und konnten Schüttgut wie Kali, Getreide oder Erz laden, aber auch Stückgut, Straßen- und Schienenfahrzeuge sowie eine begrenzte Menge Kühlgut und Süßöl an Bord nehmen. Diese Schiffe bewährten sich in weltweiter Fahrt, eröffneten für die Deutsche Seereederei den Überseeverkehr nach Ostasien, Indonesien, Indien und Japan, erwiesen sich als sehr seetüchtig. Auch verfügten sie über ein zweckmäßiges Ladegeschiirr sowie ausreichend Platz für Decksladung.

Nach elfjähriger Dienstzeit wurde die MS „Dresden“ als Kulturdenkmal, vieles noch im Originalzustand, in Rostock-Schmarl festgemacht. Heute, fünfzig Jahre nach der feierlichen Indienststellung, beherbergt dieser letzte Zeitzeuge eine einzigartige Sammlung von Exponaten der Schifffbau- und Seefahrtstradition im Ostseeraum.

**Ziel ist es, einen erlebnisorientierten
“Baltic Park maritim - Rostock Waterfront” schrittweise im Stadthafen zu gestalten.**



Der OSPA Rostock herzlichen Dank für die freundliche Unterstützung

Herausgeber: Arbeitskreis Traditionsschiiff Stadthafen Rostock (TSR), in der Societät Rostock maritim e. V., August-Bebel-Str. 1
Druck: Universitätsdruckerei Rostock, Auflage: 5000 Exemplare