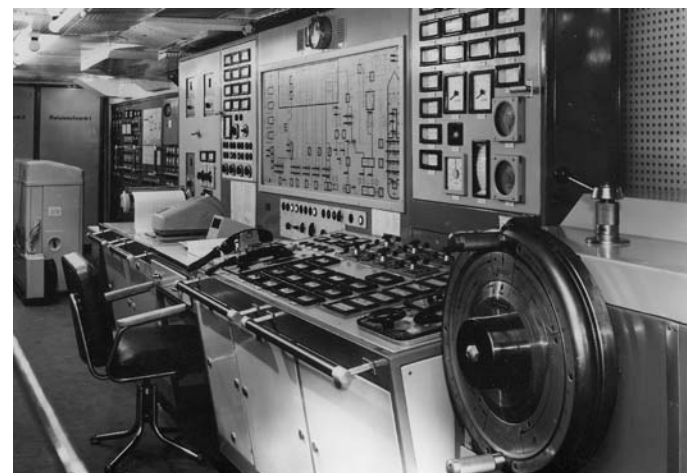
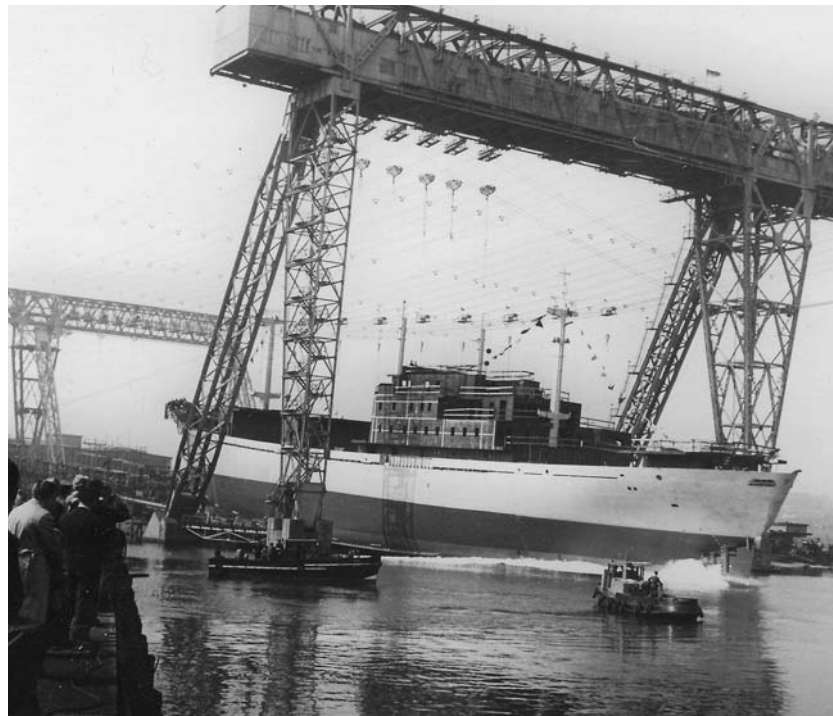


MS WISMAR, erstes Schiff der Serie Afrika-Frachter von der MTW für die DSR Rostock

Seit 1960 setzte die Deutsche Seereederei mittelgroße Frachter, in erster Linie Ankaufschiffe, in der Westafrika-Fahrt ein.

Am 29. Juni 1961 wurde gemeinsam mit der polnischen Reederei PZM der Gemeinschaftsliniendienst „United West Afrika Service“ (UNIAFRICA) gegründet. Das eingesetzte Schiffsmaterial war keineswegs einheitlich, sogar ein 10.000-Tonner vom Typ IV, MS SCHWERIN, lief am 28. Januar 1962 zu einer Westafrika-Reise unter dem Kommando von Kapitän Willi Stock aus. Obgleich diese Reise ein voller Erfolg war, es wurden mehr als 15 Häfen angelaufen, erwies sich das Schiff für die Eigenheiten der westafrikanischen Gewässer, insbesondere der Flusshäfen, als zu groß. Auf Grund dieser Erfahrungen entwarf die Mathias-Thesen-Werft Wismar ab November 1965 speziell für dieses Fahrtgebiet einen 6.950-tdw-Linienfrachter unter der Bezeichnung Frachtschiff, Typ Afrika. Das erste Schiff der Serie, MS WISMAR, lief am 30. März 1968 auf der Wismarer Werft vom Stapel (siehe Foto oben).



Der Maschinenleitstand auf MS WISMAR

Die Schiffe erhielten in jeder Hinsicht eine moderne Ausrüstung. Es waren Wechseldecker mit Back und vier Laderäumen, zwei Kühl-laderäumen und je zwei Süßöl- und Weintanks. Die Laderäume hatten große Luken, die den Unterstau stark reduzierten. Das umfangreiche Ladegerüst bestand aus zwölf Ladebäumen mit fünf bis 14 Tonnen Hebefähigkeit sowie einem Schwergutbaum von 50 Tonnen Tragkraft. Die Besatzung (35 Personen) wohnte in Ein- od. Zwei-Mann-Kammern. Die Hauptmaschine wurde direkt von der Brücke aus gefahren. Alle Hilfsmaschinen und Anlagen wurden im Hinblick auf den späteren wachfreien Betrieb weitgehend automatisiert.

Die WISMAR wurde am 7. Februar 69 von der Wismar-Werft an die Deutsche Seereederei Rostock übergeben. Das Kommando übernahm Kapitän Gerd Haussmann. Dieser absolvierte einige

Text: Gerd Peters

Fotos: Bordchronik MS WISMAR

Jahre später ein Hochschulstudium in Berlin und wurde im Mai 1975 Direktor des Seefahrtsamtes als Nachfolger von Kapitän Artur Maul, der als stellvertretender Generaldirektor in die Leitung des Kombines Seeverkehr und Hafenvirtschaft berufen wurde. An Bord fuhren als Nautiker: I. O. Wolfgang Sörgel, II. O. Horst Tober, III. O. Peter Schultz, IV. O. Wolfgang Gerstmann. Funkoffizier war Werner Hartmann. Der Leitende Ing. war Horst Schneider, unterstützt von den Ingenieuren: I. Ing. Harald Kohn, II. Ing. Michael Zucht, III. Ing. Rolf Schütt, IV. Ing. Herbert Stielau, ferner E-Ing. Reinhard Lachs und Kühlingenieur war Heinz Rössing. Als Bootsmann fuhr Manfred Schmidt und als Zimmermann war Roland Schneider an Bord, reedereibekannt als Teilnehmer an vielen Volkskunstausstellungen, die er mit hervorragenden Schnitzarbeiten und rustikalem Mobiliar bestückte. Während der Ausreise waren als Gäste an Bord Hans Lassen, Direktor des Flottenbereichs Afrika, Kollege Langschwager vom Büro UNIAFRICA, Leiter der Neubauabteilung, Kollege Stück, der Objektkonstrukteur, Kollege Bründel von MTW sowie Willi Miksch, der zuständige Erprobungsingenieur der DSR. Das Schiff musste nun für die drei Monate lange Westafrika-Reise schnellstens ausgerüstet und vorbereitet werden. Denn der 9. 2. 69 war Auslauftermin. Bis dahin waren 3.488 Tonnen Ladung an Bord. Erschöpft ging die Besatzung auf die Jungferreise. Am 10.2. 69 wurde das Schiff in Hamburg der Geschäftswelt und der Fachpresse vorgestellt, was sich in zahlreichen Artikeln niederschlug. Gleiches geschah in Antwerpen und in weiteren Häfen. Für die Besatzung bestand zudem die Aufgabe, den nachwachsfreien Maschinenbetrieb früher als geplant einzuführen. Nicht alle Mitglieder der Maschinenbrigade waren gleich davon begeistert. Es kostete viel Mühe, einen Teil des Maschinenpersonals und auch einige Mitarbeiter an Land von dieser Notwendigkeit zu überzeugen. Man sammelte Erfahrungen mit der Maschinenanlage, fand schnellstens die Fehler, wusste sie zu beseitigen und so wurde schließlich ein zunächst „unbesetzter Maschinenraum“ über längere Zeit simuliert und alle Störungen registriert. Auf der Heimreise wurde der nachwachsfreie Maschinenbetrieb im Hafen als Experiment mit gutem Erfolg durchgeführt. Seit Ende der zweiten Reise fuhr das Schiff mit der Genehmigung des Seefahrtsamtes für den nachwachsfreien Maschinenbetrieb im Hafen.

Die Besatzung war schon auf der ersten Reise sportbegeistert. So spielte die Fußball-Mannschaft des Schiffes in Freetown gegen eine Hafenmannschaft, in Lagos gegen ein norwegisches Schiff, im gleichen Hafen erfolgte ein Spiel Maschine gegen Deckbesatzung. Ferner erlaubte die Liegezeit noch Spiele gegen ein schwedisches und ein englisches Schiff. Ein Volleyball-Spiel gegen MS B O D E wurde ohne Satzverlust klar gewonnen. Die nächste Rundreise, also die Reisen 3/69 und 4/69 begannen am 9.5.69. Angelaufen wurden die Häfen Stettin, Dünkirchen, Rouen, Casablanca, Dakar, Freetown, Monrovia, Abidjan, Tema, Cotonou, Lagos, Apapa und Douala. Nach Rückkehr von der Rundreise schloss das Schiff einen Patenschaftsvertrag mit dem Oberbürgermeister der Stadt Wismar, der erweiterten Oberschule „Geschwister Scholl“ und dem Möbelkombinat Nord in Ribnitz-Damgarten ab. Auf der Heimreise wurde der nachwachsfreie Seebetrieb der Maschine simuliert. Dem Schiff konnte die Klasse „Aut 16“ erteilt werden. Die Maschinencrew konnte bis auf zehn Mann reduziert werden. Von der FDJ-Gruppe wurde ein großer Preisskat organisiert. Sieger wurde mit 746 Punkten der E-Ing. R. Lachs. Er gewann auch auf der Rundreise 2/3-70 den ersten Platz beim Fotowettbewerb des Schiffes mit seiner Bildserie vom Bordleben. Großen Anklang fand bei der Besatzung eine Busfahrt nach Paris. Inzwischen fuhr Kapitän Wolfgang Sörgel an Bord. Ein bis Oktober 1970 gut geführtes Brigadetagebuch ist erhalten geblieben als eine ausgezeichnete Quelle für einen kurzen Blick in die Geschichte der DSR - Westafrika - Fahrt.



Das vierte Schiff der Serie erhielt den Namen des 1958 verstorbenen Präsidenten des Weltfriedensrates, des französischen Physikers und Atomforschers Frederic Joliot Curie. Zum Stapellauf herzlich begrüßt die Tochter, Madame Joliot-Curie (Bildmitte) und ihr Gatte (rechts i.B.)

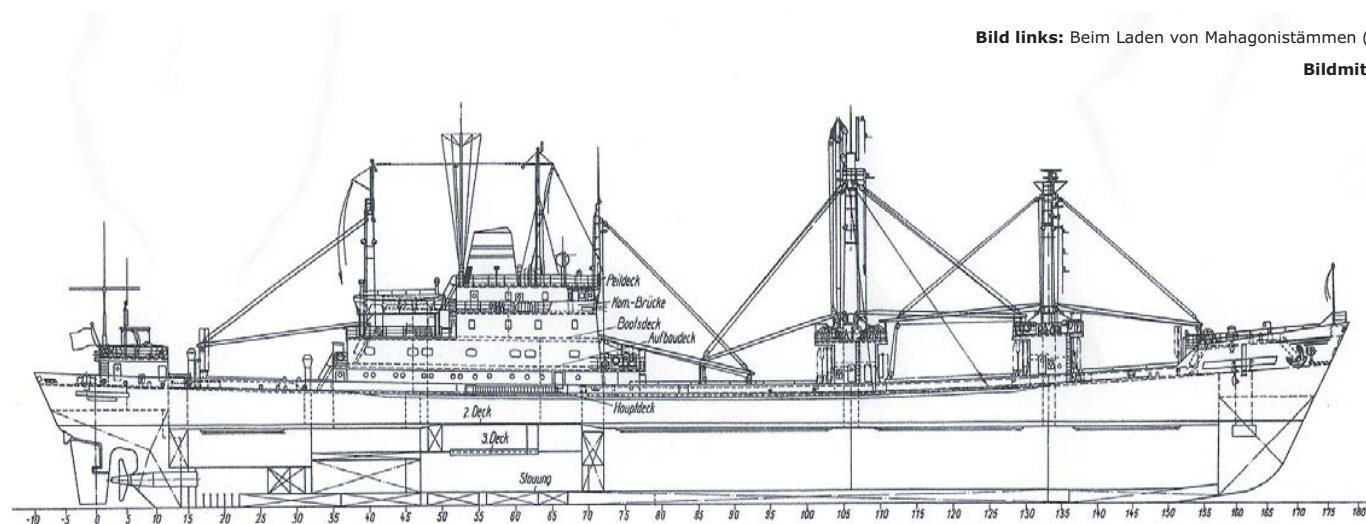


Bild links: Beim Laden von Mahagonistämmen (Occume) wird das Ladegerüst stark beansprucht

Bildmitte: Die siegreiche Volleyball-Mannschaft in Luke II

Bild rechts: Bootsfahrt im Hafen Abidjan



Technische Daten

Länge über alles: 129,50 m
 Breite: 17,30 m
 Tiefgang: 6,74 m
 Tragfähigkeit: 5.515 tdw
 Hauptmaschine: MAN 7 KZ 60/105 E
 Brennstoff: Schweröl
 Dienstgeschwindigkeit: 16 kn
 Besatzung: 35
 Fahrgäste: 6
 Schiffsklasse: DSRK A I Eis 4

Schiffsliste der Afrika-Frachter

Bau-Nr.	Name	Stapellauf	Indienststellung	Außerdienststellung	Rufzeichen
221	WISMAR	30.3.1968	7.2.1969	14.11.1991	DDWQ
222	SONNEBERG	30.8.1968	6.6.1969	5.3.1991	DDWR
223	WITTENBERG	19.12.1968	31.10.1969	10.1.1992	DDWS
224	FREDERIC JOLIOT-CURIE	2.6.1969	31.12.1969	22.8.1990	DDWT
225	STOLLBERG	7.11.1969	1.6.1970	15.4.1991	DDWU
226	FÜRSTENBERG	18.3.1970	24.3.1971	27.11.1990	DDWV