

Die neue „Voll Voraus“

No. 5/2003



**Wichtig !!!
Dieses Blatt
unbedingt an
Interessenten
weitergeben!**

**Komm
ans Meer
zu den
Gärten
der Welt**

INHALT:

Jahresrückblick 2002

Jahresausblick 2003

Veranstaltungskalender

Lebenslauf unseres Tradi's

Stammtischgeschichten

Die IGA, das Tradi und unser Verein

Im Schiffsregister geblättert

Spendenaufruf

Jahresrückblick 2002



Januar: 09. Januar. Erster Stammtisch 2002. Wir erstellen einen Arbeitsplan. Hauptaufgaben: weiterer Kontakt zum Museum, 50 Jahre DSR, 12. Hanse-Sail und 7. Jahrestreffen.

Februar: Es folgt

die Einladung des Funkervereins *fx-intern*, an einem ihrer Stammtische teilzunehmen.



Besichtigung der Umbauarbeiten auf dem „Tradi“.

März: Unterstützen des Museums mit Fotos und privaten Unterlagen zur Wiederherstellung des einstigen Zustandes.

April: Treffen zu Vorbereitungen für die Feierlichkeiten

zum 50. Jahrestag der DSR.

Mai: Wir treffen uns vor dem Maistammtisch auf dem Betonschiff zu einer Ausstellungseröffnung.

Juni: Einige Vereinsmitglieder treffen Reisevorbereitungen, um am Sommertreffen des DSR-Seeleute e.V. in Reinsberg



(Sachsen) teilzunehmen. Obwohl das Wetter nicht mitspielte, war es sehr schön zum DSR-Seeleutetreffen. Haben viele Freunde getroffen.

10. Juni. Das Traditionsschiff verholt vom Stadthafen zur Werft (Neptun-Industrie). Am 29. Juni ist es soweit: Die große Geburtstagsfeier 50 Jahre DSR findet in der Hanse-Messe Rostock-Schmarl statt.

Juli: Nach über 31 Jahren wird das Traditionsschiff gemeinsam mit dem Schwimmkran „Langer Heinrich“ eingedockt. Einige Typ-IV-Vereinsmitglieder dokumentieren das Eindocken.

August: Genau einen Monat dauerte die Dockzeit. Am 01.08. wurde ausgedockt.

Gemeinsam mit unseren Freunden vom DSR-Seeleute e.V. und dem Güstrower Klönssnack nehmen wir an der 12. Hanse-Sail teil.

September: Wir bereiten bei unserem Stammtisch unser 7. Jahrestreffen vor.

Oktober: Über 40 ehemalige Typ-IV-Fahrer nehmen an unserem 7. Jahrestreffen teil. Es ist für viele ein Wiedersehen nach vielen Jahren.

28.10. Sturmnacht: Auch die stärksten Trossen können das Tradi nicht halten. Es reißt sich los und verdrift zur Querpier im Seehafen.

November: Noch einmal lassen wir die letzten Ereignisse Revue passieren. Es war wieder ein interessantes Vereinsjahr.

Dezember: Reinhard Lachs hat zu unserem letzten Stammtisch auch in diesem Jahr wieder eine kleine Weihnachtsfeier vorbereitet.



Das waren einige Höhepunkte in Kurzfassung aus unserem Vereinsleben im Jahre 2002.

Ausblick auf das Jahr 2003



Das haben wir alles vor: Tradi-Besichtigung, Arbeitsplan für 2003 erstellen, Fördergelder einwerben, niveauvolle Stammtische, unsere Voll Voraus herausbringen.

Weitere Schwerpunkte sind: IGA 2003, DSR-Seeleutetreffen, ständige Unterstützung des Schiffahrtsmuseums, Kontaktpflege zu anderen maritimen Vereinen, Subbotniks Werterhaltungsarbeiten auf dem Tradi



Neptun-Industrie Januar 2003-„Unser Schiff“

Veranstaltungskalender

Typ IV Fahrensleute e.V.

Jeden 1. Mittwoch im Monat Stammtisch,
Teilnahme am DSR-Seeleute Sommertreffen,
Teilnahme an der 13. Hanse-Sail vom 07.-13. August 2003,
Präsentationen während der IGA (siehe Beitrag S. 7),
8. Jahrestreffen der Typ-IV-Fahrer (Oktober).

DSR-Seeleute e.V.

Mitgliederversammlung am 22.03.2003,
Großes Sommertreffen am 13./14.06.2003.

Verein der Schiffsingenieure zu Rostock e.V.

Vortragsreihe „Treff Schiffsbetriebstechniker“ zu aktuellen Problemen, Entwicklungen und Innovationen der Schiffstechnik, der Schiffsbetriebstechnik und Brennstoffwirtschaft (Quartalsweise), jeden 2. Donnerstag im Monat VSIR-Stammtisch im „Stralsunder“ (Rostock, Wismarsche Straße), „Engineer's Reception“ anlässlich der Hanse-Sail für die Teilnehmerschiffe in Zusammenarbeit mit dem Büro Hanse-Sail.

Güstrower Klönsnack

Güstrower Klönsnack am 21.03. und 24.10.2003 in der Gaststätte „Zur Post“ auf dem Pferdemarkt in Güstrow. Im Frühjahr mit Vortrag von Herrn Manfred Kretschmar über einen Kap Horn Segler.

Verein der Kapitäne und Schiffsoffiziere

Anlässlich der IGA führt der Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e.V. Hamburg am 14. Juni 2003 seinen Verbandstag in Rostock durch. 10 Uhr im Hausbaumhaus in der Wokreuter Straße 40.

Der vom VDKS und dem Hanse-Sail-Büro organisierte Hafentammtisch wird am 15. Juni 2003 zum Thema „Schwimmende Gärten und Windjammer“ im Baltic Point stattfinden.

Anlässlich der IGA grüßen wir alle noch zur See fahrende Seeleute und alle Ruheständler, die in den sicheren Heimathafen vor Anker gegangen sind.

Das Traditionsschiff „Typ Frieden“ – MS „Dresden“

Das ehemalige Zwei-Schrauben-Fracht-motorschiff „Dresden“ ist das fünfte von 15 Stückgutfrachtern des Typs IV, die auf der Warnowwerft Warnemünde zwischen 1956 und 1961 für die Reedereien der DDR, Polens der CSSR und Kubas gebaut wurden.

Am 27. Juli 1958 wurde es unter dem Kommando von Kapitän Schickedanz in Dienst gestellt. Elf Jahre lang befuhr die „Dresden“ die Weltmeere. Sie war im Liniendienst nach China, Indien, Indonesien, Kuba und Mexico. Transportiert wurden die unterschiedlichsten Gutarten, darunter Zucker und Omnibusse, Erze, Getreide, Rinder, Öle. Das Schiff konnte maximal 13000 t an Bord nehmen, einschließlich Treibstoff Trinkwasser und Ausrüstung. Die Nutzladung allein betrug 10884 t.

Die „Dresden“ ist 157,6 m lang, die größte Breite beträgt 20 m und im beladenen Zustand hat sie einen Tiefgang von 31 Fuß und 7 Zoll, was 9,67 m entspricht. Mit den 1595 t Treibstoff, die

gebunkert werden konnten, hatte das Schiff bei einem Tagesverbrauch von 22 t eine Aktionsweite von 25000 Seemeilen. Die Schiffsgeschwindigkeit war mit 16 sm/h angegeben, die Vermessung mit 9655,78 BRT und 5777 NRT. Neben den 5 Luken, die für Stückgut, Schüttgut (Erz, Getreide) und Holz ausgelegt waren, gab es noch Spezialräume für Kühlladungen und Süßöl.

In 23 Ein-Mann-Kammern, 15 Zwei-Mann-Kammern und einer Vier-Mann-Kammer war die Besatzung, anfangs 52 Mann, untergebracht. Für Passagiere waren 4 Einzel- und 4 Doppel-Kabinen vorhanden.

Als Antriebsanlage dienten vier kompressorlose Viertakt-Dieselmotoren mit Turboaufladung von EKM Halberstadt, Typ 8 SV 66 AU. Jeder Motor hatte 1800 PS bei einer Maximaldrehzahl von 225 U/min. Die Energieversorgung sicherten 3 Dieselgeneratoren mit je 300 PS / 200 KW vom Typ 656 DV 136 aus Magdeburg. Ein Notstromdieselgenerator mit 25

PS/ 12 KW vom Typ 2 HK 65 war ebenfalls an Bord.

Folgende Sicherheitseinrichtungen waren vorhanden:

- 2 Rettungsboote mit Handpropellerantrieb für je 36 Personen
- 4 automatisch aufblasbare Rettungsflöße für je 12 Personen
- 1 Motorbarkasse für 10 Personen
- 1 Arbeitsboot, Rettungsringe, Leinewurfgerät, Signalmittel (Raketen, Sternsignale)
- Feuerlöschleitung für Seewasser, Dampffeuerslöschsystem, Rauchmeldeanlage

Die letzte Reise der „Dresden“ endete im November 1969. Vom Dezember 1969 bis Juni 1970 wurde das Schiff in der Warnowwerft Warnemünde umgebaut und am 5. Juni an die Stadt Rostock übergeben. Seitdem hat es seinen ständigen Liegeplatz in Rostock – Schmarl als Schiffbaumuseum.

Neben dem Charakter einer technisch – musealen Bildungsstätte gehörten sportliche Einrichtungen, wie eine Sporthalle und 70 Unterkunftsplätze, sowie ein Restaurant und eine Bar zur Ausstattung. Der bestimmende Teil war und ist jedoch das integrierte Museum. Eine ständige Schau zur Geschichte des Schiffbaus der DDR und viele wechselnde Ausstellungen zu anderen Themen der Seefahrt und der Kultur des Ostseebezirkes machten das Schiff weit über die Grenzen der Stadt bekannt.

Zur IGA 2003 wird sich das Schiff nach einem erneuten Umbau in der Neptun-Reparaturwerft Warnemünde im neuen Glanz zeigen. Da es nun keine Sporthalle und kein Jugendhotel mehr geben wird, verdoppelt sich die Ausstellungsfläche für das Museum.

Mit der Ausstellung „1000 Jahre Schiffbau“ wird das Museum zur IGA eine neue Epoche für das schöne Typ-IV – Schiff „Dresden“ beginnen.

Stammtischgeschichten

aufgeschrieben von R. Lachs

Es war Ende der 50er Jahre. MS „Zingst“ lag in der Warnowwerft zur Reparatur und sollte zur nächsten Reise ausgerüstet werden. Erster Hafen war Stettin! Das hieß, im Hospital musste der Bestand an „Verhüterli“ wesentlich erhöht werden.

Also wurde der junge Matrose Karl-Heinz Ziegert losgeschickt, um von Dr. Enzian die entsprechende Menge zu besorgen. Diesen Artikel gab es zur damaligen Zeit nur auf Rezept und in der Apotheke.

Dr. Enzian, in seiner gewohnt liebenswürdigen, poltrigen Art wollte natürlich wissen, wozu denn der Seemann derart viele Bezüge brauchte. Als dann die Namen Stettin, Baika, Kaskade und Anita fielen, war sofort alles klar: „Na dann will ich dir die Fingerlinge mal aufschreiben.“

Matrose Ziegert ging also mit frohem Herzen zur Apotheke am Alten Strom, um

sein Rezept einzulösen. Die junge Apothekengehilfin war zuerst sehr erstaunt über die Menge der dort aufgeführten Fingerlinge, brachte dann aber einige Karton Gummihandschuhe und kleine Fingerlinge angeschleppt. Ziegert bekam große Augen und stotterte zunächst in Erklärungsnot: „So etwas können wir nicht gebrauchen!“ Das Missverständnis ließ sich auch nicht so schnell aufklären, weil das junge Mädchen sich nicht vorstellen konnte, wozu der junge Mann derart viele Fingerlinge brauchte.

Erst als der mit Dr. Enzians Schreibweise vertraute Apotheker die Sache übernahm, konnte K.-H. Ziegert mit seiner Ausbeute den Weg zu seinem Dampfer und später nach Stettin antreten.

Die IGA, das Traditionsschiff und der Verein der Typ-IV-Fahrensleute e.V.

Auf Initiative des Vorstandes unseres Vereins fand am 21.02.2003 ein Treffen mit der Geschäftsführung der IGA statt. Teilnehmer waren seitens der IGA Herr Wilhelm Fax, Geschäftsführer, und Frau Müller-Rackow, pers. Referentin des Geschäftsführers, seitens unseres Vereins die Vorstandsmitglieder Herr Dr. Holger Korte, Herr Reinhard Lachs und Herr Karl-Heinz Ziegert.

Gesprächgegenstand waren die Gestaltungsmöglichkeiten unserer Vereinsarbeit während der IGA vom 25. April bis zum 12. Oktober 2003 auf dem Traditionsschiff.

Wir trafen auf sehr aufgeschlossene Gesprächspartner, die unseren Anliegen und Ausführungen wohlwollend gegenüber standen. Herr Wilhelm Fax präsentierte sich als ein Mann, der Nägel mit Köpfen macht und sofort ein Angebot parat hatte. Es lautete, die Besucher während der IGA fachkundig durch das Schiff zu führen.

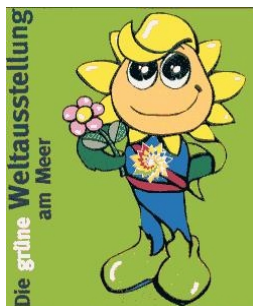
Seitens der IGA wird das Schiff als eines der Zugpferde betrachtet. Priorität hat dabei nicht die Gastronomie, sondern die

sach- und fachkundige Führung und Begleitung der Besucher, besonders von Reisegruppen, durch die Mitglieder unseres Verein.

Diese ehrenamtliche Tätigkeit ist eine Art „Full time Job“ und nicht nur von drei oder vier Vereinsmitgliedern zu lösen. Daher appelliert der Vorstand an alle Mitglieder des Vereins, sich dafür zur Verfügung zu stellen und bittet um aktive Teilnahme an dieser ehrenamtlichen Tätigkeit.

Die Bitte der Geschäftsführung der IGA zur Ausübung dieser Tätigkeit gilt von April bis Oktober. Als Führungsschwerpunkte werden folgende Wochentage favorisiert: Mittwoch und Donnerstag, Samstag und Sonntag, für Freitag besteht eine Option. Weitere Details werden nach konkreten Vereinbarungen im Monat März bekannt gegeben.

Der am 05.02.2003 (Stammtisch „Kogge“) gefasste Beschluss bleibt voll bestehen und kann entsprechend unseren Möglichkeiten durchgeführt werden. Zur Erinnerung: Restaurierung Mannschaftskammer, Messe, Brücke, Kartenraum.



Schicksale ausgewählter Schiffe nach Ausflagung aus dem DSR-Flottenregister

MS WAREN: 7. März 1980 außer Dienst. Im gleichen Jahr als *SEA CARRIER* an die Canship Ltd., Wivenhoe (GBR) und in Folge an Cannel & Brightmore (Canship) Ltd., Wivenhoe (PAN). 1981 umbenannt in *SEA CARRIER I*. 1981 als *BETTY S.* an die Threegrey Ltd. in Barry (PAN), Mgr. Gemini Maritime Co., Piräus. Am 18. Dezember 1982 nach Wassereinbruch im Maschinenraum vor der nordspanischen Küste auf Position 46.04 N / 6.17 W auf der Reise von Aveiro nach Rochester von der Besatzung verlassen. Am 21. Dezember 1982 in Position 44.55 N / 5.03 W gesunken.

MS USEDOM (1): 25. November 1971 außer Dienst. Im gleichen Jahr als *ADAJO* an die Imperateur Enterprises Inc., Mogadiscio (SOM), Mgr. R. Johansen & Co. A/S. 1975 als *PROMETHEUS* an die Cia. Armadora de Sudamericana SA., Piräus (GRC). Am 25. Oktober 1978 in Piräus aufgelegt. 1980 als *EUGENIA V* an die Ionian Fortune Marine Inc. Panama (PAN). Am 7. Februar 1981 geriet das Schiff auf der Reise von Le Havre nach Jeddah mit Gerste in Säcken nach einer Explosion im Maschinenraum 20 Seemeilen vor Ras el Hilal in Brand und wurde von der Besatzung aufgegeben. Diese konnte von MS *FLIEGERKOSMONAUT DER DDR SIGMUND JÄHN* aufgenommen werden. Am 12. Februar strandete das herrenlose Wrack zehn Seemeilen östlich von Derna/Libyen und wurde zum konstruktiven Totalverlust erklärt.

MS DORNBUSCH: 10. August 1976 außer Dienst und als *EURABIA SEA* an die Eurabia Shipping Agency Ltd., Beirut (LBN). Am 5. Februar 1978 meldete das Schiff auf der Reise von Salerno nach Jeddah mit Eisendraht und Marmorteilen in Paletten in Position 36.03 N / 25.43 O

etwa 25 Seemeilen südlich Santorin Island bei schwerem Wetter Feuersausbruch und Schlagseite. Seitdem ist das Schiff mit 17 Seeleuten vermisst, es wurde nur ein Toter, sowie diverse Schiffsteile und ein Rettungsboot durch Hubschrauber und Suchschiffe gefunden.

MS ORLA: 21. Oktober 1981 außer Dienst und als *SUGAR TRADER* an die Vesuvios Maritime Co. SA., Panama (PAN). Am 28. November 1983 in Port Louis/Frankreich aufgelegt und später wegen finanzieller Schwierigkeiten des Verwalters Manta Line Inc. arrestiert. Am 25. Dezember riss sich das Schiff im Wirbelsturm *Bakoly* von der Vertäuung und lief auf Grund. Es wurde am 13. Januar 1984 geborgen und im März des gleichen Jahres an die Propiana Shipping Corp., Panama (PAN) vergeben. Am 27. April 1984 wurde es als *TURRET* in Mombasa erneut aufgelegt. Am 19. Dezember 1987 traf das Schiff zum Abbruch in Gadani Beach ein.

MS LIEBENWALDE: 28. Januar 1993 außer Dienst gestellt und in Lacarna als *LEONIDAS K* an die Seasail Marine Ltd., Limassol (CYP), Mgrs. Spanad Shipping Business. 22. April 1994 in Leixoes an Aquastyle Shipping Co. Ltd., Limassol (CYP), Mgrs. African Servuces DK A/S, Kopenhagen und umbenannt in *LITSA K*. 1994 wieder Mgrs. bei Spanad Shipping Business. 1998 mit 5716 BRZ neu vermessen. Im März 2000 als *IREMIA* an Interpoint Shipping Ltd., Limassol (CYP), Mgrs. Sea Venus Marine Co., Limassol. Ende 2001 unter Flagge von (MTL), Heimathafen Valetta. Seit 16. Januar 2002 in Djibouti. Hier im August 2002 an Al Khallawi Ltd., Dubai. Dieser Verkauf wurde in der Öffentlichkeit kaum wahrgenommen. Für kurze Zeit erfolgte die Umbenennung in *MAGI*, bevor das

Schiff in Folge von Wassereinbruch in der Straße von Muskat sank. Die Besatzung konnte gerettet werden.

MS VITTE: 28. April 1979 außer Dienst und als *SUNRISE* an das Sunship Schiffahrtskontor GmbH & Co KG., Emden (Manfred Lauterjung). Am 14. März 1980 vor dem Wellenbrecher bei Lossiemouth in hoher Dünung auf der Reise nach Frederiksvaerk gestrandet. Das Wrack ging für 8500 Pfund Sterling an P.R. Eurosalve Ltd. und wurde am 29. April 1980 abgebracht. Am 27. Mai 1980 erfolgte der Schlepp durch T.W. Ward Ltd. zum Abbruch an Inverkeithing.

MS FALKE: 26. März 1986 außer Dienst und als *Germania* an die Germania Shipping S. de R.L., San Lorenzo (HND), Mgr. Germania Shipping GmbH., Hamburg. Am 11. Juli 1986 auf der Reise von Pula nach Garston mit Zement nach Wassereinbruch im Lade- und Maschinenraum im Mittelmeer nördlich von Algier in Position 37.50 N / 03.10 O gesunken. Die zehnköpfige Besatzung wurde von der französischen Fähre *ESTRELLA* übernommen und nach Marseilles gebracht.

Wolfgang Jacob – DSR-Seeleute e.V.
Quellen: LR, THB, Shipping Index, Archive: Jacob, Tschursch, Heine

Aufruf:

Liebe Freunde des Vereins der Typ-IV-Fahrensleute, liebe Freunde und Förderer des Traditionsschiffes „Typ Frieden“ und des Schiffbau- und Schiffahrtsmuseums der Hansestadt Rostock!

Nach der IGA wird das Traditionsschiff zur Nutzung für Museum und Vereine, so auch für unseren Verein, freigegeben. Umfangreiche Rück- und Unbaumaßnahmen für die vorerst endgültige Nutzung stehen bevor. Wir wollen unsere Vereinskammer und mehrere Räume in den Originalzustand versetzen. Daher bitten wir Sie: **Unterstützen Sie unser Vorhaben mit einer Spende!**

Spendenkonto: „SOS Traditionsschiff“
bei der OSPA Rostock

Kto.: 440 01 01 01
BLZ: 130 500 00

Hat Ihnen unsere Zeitung gefallen, haben Sie Anregungen und Hinweise für uns? Wir freuen uns über Ihre Meinung!
Im Internet auf Seite

<http://www.TypIV-DSR.de>

IMPRESSUM:

Dr.-Ing. Holger Korte
Dipl.-Ing. Reinhard Lachs
Kapitän Karl-Heinz Ziegert
Ralf Zimmermann
Gerhard Franz

Titelbild,
mit freundlicher Genehmigung von
Herrn Marinemaler Olaf Rahardt
<http://www.marinemaler-olaf-rahardt.de>

Redaktionsschluss: 25.02.2003