

Die neue "Voll Voraus" 6/2003



Die neue „Voll Voraus“

No. 6/2003



Das Traditionsschiff an seinem alten / neuen Liegeplatz in Rostock - Schmarl Foto: Vereinsarchiv, Rostock / Repro: Seeleute-Rostock.de, 2015

Achtung!!!

Bitte gebt dieses Info-Blatt an andere Interessenten weiter!



Grafik r.o./Montage: IGA Rostock 2003 GmbH / Repro: Vereinsarchiv 2003

Inhalt

Vereinsnachrichten: Jahrestreffen
IGA-Schiffsführungen des Typ IV-Vereins
25. DSR Seeleutetreffen in Reinsberg (Sachs.)
13. Hanse - Sail in Rostock
Seemannsfrauen berichten
Buchtipp: "Frachtschiffreisen" von Evelin Freitag
Stammtischgeschichten "Max und der Bootsmann"
Im Schiffsregister geblättert: Verbleib der Typ-IV-Schiffe
Impressum

Vereinsnachrichten

Am 4. Oktober ist es wieder soweit. Der Typ IV-Fahrensleute e.V. trifft sich zum achten Jahrestreffen. Beginn um 10.00 Uhr auf dem Motorschiff "Likedeeler" (ex. MS "Condor") am Liegeplatz in Rostock-Schmarl.

Tagesordnung:

1. Begrüßung der Teilnehmer und Gäste Dr. Holger Korte (stellv. Vorsitzender)
2. Rechenschaftsbericht Hans-Jürgen Mathy (Vorsitzender)
3. Finanzbericht Reinhard Lachs (Schatzmeister)
4. Empfehlung der Kassenprüfer
5. Diskussion, Beschlussfassung
6. Kurze Vorstellung der Gäste und neuen Mitglieder
7. Anregungen, Meinungen



Traum oder Wirklichkeit

Zwischen 12.30 Uhr - 14.00 Uhr gemeinsames traditionelles Labskausessen an Bord.

Danach findet ein Rundgang über das IGA-Gelände mit Besichtigung des Traditionsschiffes statt (bzw. steht die Zeit zur freien Verfügung).

Gegen 17.30 Uhr / 18.00 Uhr treffen wir uns in der Gaststätte "Troika" (in der Nähe des IGA-Haupteingangs) zum gemütlichen Beisammensein und lassen unser Jahrestreffen langsam ausklingen.

Alle Teilnehmer des Jahrestreffens werden gebeten, sich unter der Tel.-Nr. 0381 / 120 80 26 bei R. Lachs bis zum 01.09.03 anzumelden, mit dem Hinweis, ob IGA-Eintrittskarten benötigt werden, da wir die Karten bei der IGA bestellen müssen. Ein Unkostenbeitrag von 20,00 € kann persönlich beim Septemberstammtisch am 03. September oder auf das Vereinskonto (s. "Verein / Zum Verein") eingezahlt werden.

Es gibt eine neue Rubrik auf unserer Internetseite: "See(h)leute auf der IGA". Schickt Eure schönsten Fotos und Eindrücke an webmaster@TypIV-DSR.de. Hier schon mal ein Anfang:



Schiffsführungen

Die Präsenz unseres Vereins auf der IGA 2003



Die Back von der Stb.-Nock gesehen.

Seit der Eröffnung der Internationalen Gartenbauausstellung am 25.04.2003 ist auch unser Verein wieder auf dem Traditionsschiff präsent. Trotz widriger Winde aus den Chefetagen kommunaler Unternehmen - mehr auf unserer Homepage <http://www.TypIV-DSR.de> - hielten und halten wir die Stellung und sind an vier Tagen in der Woche, im Rotationsbetrieb von 6 Leuten, auf unserem Schiff anwesend. In ca. 700 Stunden haben wir den Besuchern Rede und Antwort gestanden und haben sie ausführlich mit dem Traditionsschiff und seiner Geschichte, die auch ein Stück maritimer Geschichte Rostocks ist, vertraut gemacht.

Warum aber sind wir auf dem Schiff präsent und was wollen wir damit erreichen?

Vor allem wollen wir unseren maritimen Traditionsverein den IGA-Besuchern vorstellen und den Verein über die Grenzen Rostocks hinaus bekannt machen. Der Besucher erhält auf der Brücke und im Kartenraum (und im übrigen auch auf dem Rest des Schiffes, wenn wir uns dort aufhalten) sachkundige Antworten und Erläuterungen zur Handelsschiffahrt der ehemaligen DDR und über Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft (Letzteres natürlich nur hypothetisch) des Traditionsschiffes. Weiterhin werden detaillierte Erläuterungen zu den installierten und außer Betrieb befindlichen Geräten, technischen Anlagen und Einrichtungen gegeben.

Sind unsere Anliegen bei den Besuchern angekommen und haben wir unser Ziel erreicht?

Die erste Halbzeit der IGA ist geschafft und wir können ohne Polemik sagen: "JA, wir haben die Zielstellung erreicht! Unser Verein ist bundesweit bekannt, die Arbeit und die damit verbundene ehrenamtliche Tätigkeit wurde in Gesprächen lobend anerkannt und eine erfolgreiche Fortsetzung gewünscht.

**"Erinnerungen wurden wach. Danke für die liebevolle Erhaltung dieses Schiffes."
(Funkoffizier bei der DSR 1968 - 1975)**

**"Ein wundervolles Stück Geschichte, das erhalten werden muss. Die Zukunft lebt durch die Vergangenheit. Lasst uns nicht vergessen, dann werden wir nicht vergessen!
Getreu diesem Motto danken wir für den Erhalt dieses Schiffes."
(Röbel/Müritz)**

Ein "Möchte-Gern-Seebär" aus Eberswalde war in Begleitung von einer Seefrau und Seejungfrau hier!
"Sehr schöner Tag"

"Als Landratte aus dem Harz war es ein tolles Erlebnis so ein Schiff mal von innen zu sehen."

**"Herr Lachs informierte uns bestens über das Traditionsschiff - toll!"
(Stendal)**

Diese Besuchermeinungen bestätigen diese Feststellung und werden Ansporn sein, unseren eingeschlagenen Weg fortzusetzen.



Karl-Heinz Ziegert macht Dienst an seiner alten Wirkungsstätte

Wo viel Lob ist, gibt es auch viel Tadel! Aus unserer Sicht ist er teilweise berechtigt, der Verein hat aber keine Möglichkeit, hier aktiv und wirksam einzugreifen. Im Vorfeld und während der Werftliegezeit des Schiffes haben wir schriftliche und mündliche Vorschläge und Hinweise bezüglich des Umbaus und der Gestaltung zu einem lebendigen Museum unterbreitet. Verwirklicht wurde davon so gut wie nichts. Mit einem nur geringen Mehraufwand hätte ein kleiner Teil der Schiffseinrichtungen funktionstüchtig gemacht werden können. Hier ein Beispiel einer falschen Investition: Nach Ansicht der mit der Planung und Ausführung beauftragten Experten war es erforderlich, im Laderaum III riesige Blechröhre mit maritimer Akustik, vollelektronisch gesteuert, zu installieren. Das Traditionsschiff liegt jedoch nicht im bayrischen Wald sondern im Mündungsbereich der Warnow! Da, wo man den Salzgeschmack des Meeres auf den Lippen spürt, das Rauschen der Brandung hört und den Möwenschrei in natura erlebt (Markenzeichen unserer Tourismusbranche). Und um das zu hören, setzt sich kein vernünftiger Mensch in eine abgedunkelte Blechröhre, um sich von einer endlos CD berieseln zu lassen.

Der Verein hat es ermöglicht, bestimmte Schiffs- und Maschinengeräusche wieder hörbar zu machen. Der Besucher hat die Möglichkeit, natürlich unter Aufsicht, diese Geräusche auf der Brücke und im Maschinenraum selbst auszulösen. Staunende Besucher und strahlende Kinderaugen sind Dank für unsere Arbeit. Wir hoffen, dass diese vorerst letzten Worte in den kommunalen und wirtschaftlichen Machtzentren Rostocks Gehör finden und sich fördernd auf die weitere Gestaltung des Schiffbau- und Schifffahrtsmuseums auswirken. Trotz Masterplan, Segelwettbewerben und nostalgischen Schiffbauambitionen ist der Schifffahrts- und Schiffbau-Standort Rostock den in allen Häfen der Welt tätigen Abladern, Maklern, Reedereien und Seeleuten nicht erst seit 1990 bekannt. Und das ist ein Verdienst der ansässigen Werften, Hochschulen und Reedereien, vor allem der Deutschen Seereederei Rostock, ihren Seeleuten und den Schiffen, die den Namen Rostock am Heck und die Schwingen ihres Greifs am Bug trugen.



Reporter Reinhard Frank vom NNN interviewt Typ-IV-Fahrer Reinhard Lachs am 23.05.2003.

DSR-Seeleute begingen Jubiläumstreffen



Besuch im "Klein Erzgebirge" in Öderan

Zum Sommerfest hatte der DSR-Seeleute-Verein am zweiten Wochenende im Juni 2003 eingeladen. Diesmal sollte es ein kleines Jubiläum werden, denn man traf sich bereits zum 25. Mal. Schon am Freitag reisten viele ehemalige Seeleute an. Es war ja auch wieder alles bestens vorbereitet. Da das Wetter mitspielte konnte auch das Lagerfeuer lodern. Gemeinsam mit dem DSR-Seeleute-Chor, der zuvor seinen Auftritt hatte, sangen wir bis spät in die Nacht hinein Shantys. Der Sonnabend Vormittag stand zur freien Verfügung. Wir besuchten die Ausstellung "Klein Erzgebirge" in Öderan (übrigens sehr empfehlenswert). Als wir zurück zu unserem Hotel in Zellwald kamen, hatten sich schon einige Gruppen gefunden. Schnell waren ein paar Tische zusammengestellt. Die Wiedersehensfreude war überall zu spüren. Von Zellwald aus fuhren wir wieder nach Reinsberg in das Gemeindezentrum.

Frank Thiele begrüßte alle Teilnehmer des 25. Treffens. Anschließend stellte Herr Jakob das Buch "Bordgeschichten III - Aus Tagebüchern ehemaliger DSR-Seeleute" vor. Viele maritime Preise

Reedereibekleidung und -utensilien, die manchmal schon in Vergessenheit geraten waren. Die Kommentare von "Moderator" Lothar Vogel strapazierten ordentlich die Lachmuskeln.



Lothar Vogel präsentiert die DSR-Mode

Marinemaler Olaf Rahard, mit dem wir als Typ IV-Fahrersleute e.V. schon Kontakte geknüpft hatten, überzeugte mit einer kleinen Ausstellung von seinem künstlerischen Können. Viele staunten immer wieder über die lebensnahe Wiedergabe seiner maritimen Motive.

Na, und wie es sich für ein zünftiges Seemannstreffen gehört, lebten Geschichten und Erinnerungen aus der gemeinsamen Fahrzeit wieder auf. Besatzungsmitglieder, die sich über Jahre nicht gesehen oder nichts von einander gehört hatten, fanden sich hier wieder Adressen, Telefonnummern wurden ausgetauscht mit dem Versprechen: "Ich rufe an.", "Wir hören voneinander." ...



Für das leibliche Wohl wurde gesorgt.



Der Andrang ist groß beim Verkauf des 3. Bandes Bordgeschichten.



Die Back der Typ-IV-Fahrer

Zum Schluss einfach noch mal ein Dankeschön an die Organisatoren dieses gelungenen Treffens.

Gerhard Franz

Hanse-Sail in Rostock



Unser Tradi wird beflaggt.



Hans-Jürgen Mathy informiert sich über die Hanse Sail.



Die Khersones in Warnemünde

Auch in diesem Jahr waren die Typ-IV-Fahrer mit Ihrem Stand auf der Hanse-Sail vertreten. Natürlich hatten wir wieder viele Helfer. So waren einige Helfer Adolf Hirschel aus Hettstedt und Lothar Vogel aus Falkenau. Aber auch Ulli Kirmse aus Hamburg und Kurt-Werner Lange aus Güstrow unterstützten uns. Es war wieder sehr viel los. Interessante Schiffe gab es während dieser Rekord-Sail als Massenware. Auch unser Traditionsschiff auf der IGA hatte sich herausgeputzt. Mit Flaggen geschmückt war es ein Besuchermagnet, der auch nach der Sail für Gäste offen steht.



Typ-IV-Fahrer werden stark frequentiert.



Unser Stand auf der Sail vor dem großen Run

Nun freuen wir uns auf das nächste große Fest, auf unser 8. Jahrestreffen am 04. Oktober 2003.



Verein der Seemannsfrauen "Ostsee" e.V.



Der Gastgeber, Verein der Seemannsfrauen "Ostsee" e.V., empfing die Lübecker Seemannsfrauen mit Ihren Familien zum traditionellen Jahrestreff in Rostock (13.-15. Juni 2003).

Es war für alle ein erlebnisreiches Wochenende.

Wunderbar untergebracht auf dem Reiterhof Blohm, wurde von dort die IGA besucht. Ein Lob an die öffentlichen Verkehrsmittel!

Auf der IGA war kein Halten. Das Ah und Oh hörte nicht auf. Mehrere hatten sofort entschieden: Wir kommen noch einmal wieder zur IGA.

Der Sonntag gehörte der Warnow. Am Vormittag hat uns die Blaue Flotte der

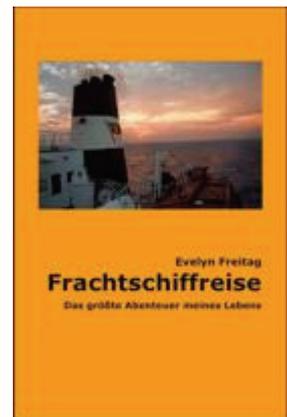
Familie Schütt eine Fahrt auf der Warnow, von Warnemünde nach Rostock und zurück, ermöglicht und am Nachmittag ließen es sich die Lübecker nicht nehmen, gemeinsam mit den Rostockern den Warnowtunnel zu durchqueren. Wann kann man das? Einmal auf dem Fluss, einmal unter dem Fluss. Alle waren sich einig: Rostock ist immer eine Reise wert.

Frachtschiffreise - Das größte Abenteuer meines Lebens

Leseprobe aus dem Buch von Evelyn Freitag

Prolog

Platsch. Mit einem hohen Spritzer versinkt der letzte armdicke Festmacher-tampen gurgelnd im kalten Hafenwasser. Es ist dunkel, regnet in Strömen, der Wind bläst schon ziemlich Furcht erregend und dann gibt es sogar noch Blitz und Donner am Himmel. Welch eine Verabschiedung aus Hamburg! Im selben Moment, in dem der Tampen ins Wasser fällt, legt das Schiff ab und nimmt Fahrt auf. Ein Hafentotse ist an Bord, ein Schlepper hängt hinten dran, um notfalls beim Manövrieren zu helfen, denn wenn sich ein 23.000-BRT-Frachter auf den Weg begibt, dann gibt es so schnell kein Halten mehr. Nun sind wir also wieder einmal mitten auf der Elbe. Wie oft schon haben wir diesen Ausblick von der Wasserseite aus auf unsere Geburtsstadt genossen! Aber noch nie war es so aufwühlend wie heute. Unser Schiff, die RICKMERS HOUSTON, soll nun vier Monate lang unser Zuhause sein. Obwohl ich auf dem Schiff stehe und alles tatsächlich und wahrhaftig passiert, kommt es mir immer noch wie ein Traum vor. Für mich beginnt das größte Abenteuer meines Lebens und Erhard, meine beste Hälfte, nennt es eine Herausforderung für uns beide. ...



Zwischen Antwerpen und Gibraltar

... Aufstehen kann ich nur noch, wenn ich mich wirklich gut festhalte. Der Seegang hat alles durcheinander gewürfelt. In unserer Wäschekammer herrscht Chaos und der Koffer liegt verquer. Die Waschutensilien sind über den Boden verstreut. Auch im Salon liegen die Bücher und Hefte auf dem Fußboden, der Papierkorb kullert durch den Raum. Im Badezimmer geht der Duschvorhang immer wieder selbstständig auf und zu. Die Schranktüren haben wir inzwischen mit Papierknäueln verklemmt. Aber nun öffnen sich, wie von Geisterhand berührt, sogar die schweren Schubladen des

Schreibtisches von ganz allein. Wenn mir nicht so elend zumute wäre, würde ich vielleicht über dieses Szenario lachen. Es knirscht und knarrt überall im "Gebälk". Hinter unseren Schlafzimmerfenstern ist ein dicker Eisenträger, der bei den ganz großen Bewegungen mit lautem Getöse in seiner Halterung herumdröhnt.

Bei diesem Wetter ist es schon eine merkwürdige Seefahrt! Der Kapitän saß bisher immer sehr aufgeräumt bei uns am Tisch und hat mit uns geplaudert, doch seit kurzem ist er "nicht mehr anwesend."

Die Kanalinseln liegen am Freitagmorgen südlich von uns. Immer noch Windstärke 10, sehr hohe Wellen, Fahrt 4 bis 5 Knoten. Es ist diesig. ... Das Meer begegnet uns mit beeindruckender Energie. Auf der Brücke erfahren wir am nächsten Tag vom wachhabenden Offizier, dass der Kapitän momentan keine Besucher auf der Brücke haben möchte. Bei diesem Seegang sei die Verletzungsgefahr zu groß. ... Etwas enttäuscht werfen wir schnell noch einen Blick auf die Seekarte. Wir befinden uns immer noch im Kanal südlich von England und fahren westwärts statt südwestwärts! Mary, unsere Mitpassagierin, hat inzwischen herumgewitzelt: "I think, we will go to Canada!" Galgenhumor.

Später hat der Kapitän mit dem zweiten Offizier auf der Brücke eine lautstarke Auseinandersetzung. Geht es um den Kurs? Meine Güte, wohin sind wir geraten! Und alles fing doch so gut an! Eine nicht sehr beruhigende Situation.

Am Nachmittag erfreut uns blauer Himmel und die Sonne erwärmt uns für ein paar Stunden. Wir gehen an Deck und machen mit dem reißenden Wind Kraftproben an den Haltestangen. Wenig später hat uns eine neue Schlechtwetter-front erreicht: Schon wieder ist Sturm und es schaukelt ständig mehr.

So sehr hatte ich mich darauf gefreut, die Biskaya schnell zu durchqueren und nun krebse wir immer noch im Kanal herum. Dabei sind wir schon den 13. Tag an Bord! Warum machen wir überhaupt eine solche Reise? Ob Erhard sich das auch so vorgestellt hat?

Samstag: Das elende Geschaukel geht weiter. Am äußeren Bild und an den Umständen hat sich nicht viel geändert. Der Steward ist seekrank geworden und zeigt nur selten sein grün-gelbes Gesicht.

Montag: Very exciting! Nobody knows, where we are! Das ist unsere Situation: Das Schiff krängt unverändert in unregelmäßigen, launigen Intervallen bis zu 30 Grad nach backbord und nach steuerbord. Seit die Brücke für uns als Informationsquelle ausgefallen ist, herrscht allgemeine Orientierungslosigkeit unter den sechs Passagieren. Keiner weiß, wo wir genau sind. Vermutungen machen die Runde und der Phantasie sind keine Grenzen gesetzt. Der Galgenhumor wird immer markiger. Das Meer sieht wie verwüstet aus.

Am fünften Sturmtag treffen wir mittags den ersten Offizier. Welch ein Glücksfall! Er erzählt, dass für 18 Uhr eine Kursänderung vorgesehen ist und zwar genau in die entgegengesetzte Richtung! Der Offizier erzählt, dass er in seinem 24-jährigen Seemannsleben ein solches Wetter noch nicht erlebt hat. Ein Tief jagt das nächste und es besteht immer noch keine Chance, Richtung Süden zu kommen.



Delphine am Wulstbug

Beim Mittagessen haben wir ein wirklich imposantes Schauspiel vor Augen: Die unglaublich hohen Wellenberge heben das Schiff in die Höhe, als wäre es aus Papier, und wenn dann der höchste Punkt der Welle erreicht ist und wir einen herrlichen, weiten Blick über die momentan sonnenbeschienene See werfen, beginnt es sich kurz darauf unendlich tief hinunterzusenken und in das Wellental zu fallen. Meterhoch türmen sich die zum Glück nach hinten wegziehenden Wassermassen auf. Niemand spricht von Angst. Die weißen Schaumkronen glitzern wie Edelsteine. Bei diesem Anblick meine ich zu träumen, so beeindruckend ist es.

Im Restaurant sitzen wir auch abends mit weit auseinander stehenden Knien auf den ohnehin schon stabilen und schweren Sesseln, die zudem noch Stopper unter den Füßen aufweisen. Es ist ratsam, das Wasserglas fest im Griff zu haben. Mit der anderen Hand versucht man, sein Essen zum Mund zu befördern. Die Suppe schaukelt in den hohen Tassen beträchtlich hin und her. Herr Knigge hätte bestimmt keine Freude an uns! Wir sitzen noch beisammen, als kurz vor 18 Uhr das Schiff tatsächlich langsam und bedächtig gewendet wird. Die Sonne hangelt sich von einem Fenster zum nächsten. Irgendwann haben wir sie dann steuerbord achteraus. Als die Wellen genau von der Seite kommen, ist es am gefährlichsten. Ron sammelt schnell den Eimer mit den Saucen ein, der kurz vor dem Kippen steht. Ein Sessel rutscht in die Ecke und der Tisch verschiebt sich. Sonst haben wir alles heil überstanden und sind zum Glück schnell über diesen Punkt hinweg.

Nun rollen die Wogen nicht mehr von vorn nach achtern unter unserem Schiff hindurch, sondern kommen von hinten direkt auf uns zu. Manchmal halte ich die Luft an, so außergewöhnlich hoch sind die Wellenberge. Der Chief Officer erzählt, dass wir immer noch Windstärke 11 bis 12 haben, also Orkan.

Wir schauen uns dieses Naturschauspiel an, als würden wir im Kino sitzen. Ich staune, wie schön es aussieht. Die Kimm ist so gezackt, als würden sich an ihrem Rand lauter Schiffe mit weißen Segeln befinden. Von Westen ziehen die ersten Wolken des nächsten angekündigten Tiefs herbei. Allmählich verschwindet die Sonne hinter ihnen und beleuchtet nur noch den Rand.

Atemberaubend! Später findet sie noch eine Lücke in der bis zur Kimm hängenden Wolkenwand und beschert uns den ersten Sonnenuntergang im Atlantik. ...

... Der nächste Tag beginnt wieder Grau in Grau, jedoch schaukelt das Schiff deutlich weniger. Wir fühlen eine erstaunlich milde Temperatur, aber es gießt in Strömen. Unsere RICKMERS HOUSTON macht gute Fahrt, die Maschine brummt gleichmäßig. Ein anderes Schiff begegnet uns. Später überholen wir einen kleineren Frachter. Schiffsverkehr. das bedeutet. wir befinden uns wohl auf

dem richtigen Weg. ...

Ich freue mich darauf, bald wieder Land zu sehen, vielleicht heute Nacht die ersten kreisenden Lichtkegel von Leuchttürmen oder anderen Seezeichen. Nach diesen nicht enden wollenden Tagen mitten auf dem Meer mit dem ewigen Sturm und Orkan sehne ich mich nach ruhigeren Ausblicken. Zum Sonnenuntergang stehen wir an der Reling und staunen über das wunderbare Schauspiel der Farben. Einfach faszinierend: Dieses riesige Himmelsgewölbe über uns, das von Sekunde zu Sekunde seine Farben ändert. Ich bin begeistert.

Spätabends offenbart sich uns ein wunderbar klarer Sternenhimmel. Abermillionen von Sternen hängen über uns, funkeln und blinken uns freundlich an und die Milchstraße flimmert zu uns herab. Am Horizont - wer hätte das gedacht - tauchen tatsächlich die ersten Leuchtf Feuer auf. Ich kann mir nicht helfen: Ich muss einmal tief durchatmen. ...

Zwischen Genua und Singapur

... in voller Lautstärke vorgetragene arabische Schimpftiraden dringen durch die Nacht zu unserem Schiff herüber. So beginnt dieser Morgen! DAS wird ein Tag, goodness me! Ich bin ziemlich erledigt! Es ist inzwischen elf Uhr abends und wir sind gerade von einem äußerst abenteuerlichen Trip durch Ägypten zurückgekehrt.

Was ist passiert? Seit sechs Uhr morgens stehen wir weisungs-gemäß in der Lobby Stand-by, denn unsere Pyramidentour soll nun doch stattfinden. Viele Schiffe umrunden unsere RICKMERS HOUSTON und eine unzählige Menge Leute wollen ein- und aussteigen und erklettern in abenteuerlichen Uniformen unsere Gangway, ebenso Händler, die hier an Bord Papyrusbilder und andere landesübliche Souvenirs anbieten wollen. Von unserem "Wassertaxi" allerdings ist nichts zu sehen.

Nach etwa eineinhalb Stunden Warten sichten wir ein kleines Boot neben uns, auf dem ein wild gestikulierender, laut lamentierender und seine wichtig aussehende Aktentasche schwenkender Ägypter die merkwürdigsten Zeichen zum Schiff herübersendet. Mit seinem Auftritt bringt er unsere kleinen Filipinos total durcheinander und schon bald schauen alle nervös über die Bordwand. Keiner weiß so recht, was er machen soll, denn ohne Anweisung vom Kapitän kann man hier an Bord nichts unternehmen, auch wenn der kleine Mann auf dem "Wassertaxi" immer lauter und ärgerlicher fordert, dass endlich, endlich! Die Gangway auch für ihn heruntergelassen werden soll, damit die Passagiere auf sein Boot umsteigen können. Erst stellt man sich blind, dann taub, dann schaut man gelangweilt zur Seite und irgendwann wird unserem Bosun, dem Vorarbeiter der Decksbesatzung, das Geschrei zu viel und er brüllt genervt "One moment!!!!" zurück. Dann hat man das Okay vom Kapitän erhalten und die Gangway wird so weit heruntergelassen, dass der schreiende Mann auf unser Schiff stürmen kann. Mein Herz rutscht in die Hose. Worauf haben wir uns nur eingelassen? Er saust schnurstracks zum Kapitän, während er uns im Vorüberflitzen barsch anweist, in sein Boot zu steigen. Ich folge seiner Aufforderung schulterzuckend und eingeschüchtert. Sehr wohl ist mir nicht, denn wir wissen nicht einmal, wer dieser Mann ist! Aber von den anderen Passagieren und auch von Erhard kommen keine Rückfragen. Also steigen wir alle in das kleine Boot.



Schanghai

Dazu muss ich erwähnen, dass unser Schiff keinesfalls an einem Kai oder an einer Mooring still vertäut liegt, sondern mit mehreren Knoten Fahrt dem Eingang des Suez-Kanals bei Port Said entgegensteuert. Das heißt, wir müssen bei dieser Geschwindigkeit von einem Boot zum anderen überwechseln. Zum zweiten Mal rutscht mir das Herz in die Hose. Das Boot schwankt beträchtlich und man muss genau den richtigen Zeitpunkt zum Überwechseln abpassen. Der Kapitän des kleinen Schiffes drückt sein Boot dicht an unsere Bordwand, damit keine Lücke entsteht. Zwei starke Arme halten mich am Ende unserer Gangway fest und schwupps bin ich dann auch drüben, noch bevor ich mich umsehen und noch mehr Angst bekommen kann. Ein Glück! Als alle sechs Passagiere und der aufgeregte Mann lebend das Manöver überstanden haben, dreht das Boot ab und der Ägypter stellt sich uns endlich vor: Es ist Kapitän Hamdullah, der uns "very cheap" die Pyramiden zeigen will ...

Am folgenden Tag scheint die Sonne, strahlende Sonne und es weht ein warmer Wind, der nach und nach immer mehr zunimmt. Wir baden viel im großen "Meerwasserwellenaussenpool", lassen uns die Haut von der Sonne und dem Fahrtwind trocknen, faulenzen auf den Liegestühlen und lassen, vor uns hinträumend, die Füße über die Reling hängen. Aber auch zu den oberen Decks gehen wir immer wieder, um zu schauen, ob wir Inseln oder Festland entdecken. ...

Zwischen Long Beach und Panama

Abends bahnen wir uns den Weg über die neu gestrichenen Planken zum Bug, tagsüber ist es dafür zu heiß. Dort genießen wir die warme Schwüle und sehen eine ganze Stunde lang dem Sonnenuntergang zu. Es wird uns ein phantastisches Schauspiel geboten: diese Farbenpracht! Ich kann nicht genug davon bekommen! So etwas Schönes! So etwas Faszinierendes! Das Meer glitzert silbern, die kleinen Wellen heben sich blau daraus hervor, der Himmel ist am Horizont dunkler als das Meer und wird erst weiter oben heller: blau, hellblau, blassblau, blassgrau. Die Sonne schickt die ersten rosa und violetten Farben in den Himmel die sich auf dem Wasser widerspiegeln. Ich fühle mich wie in der Mitte eines Luftballons, dessen Außenhaut das Firmament ist. ...

Im Panamakanal

... Wir sitzen an Bord und genießen die romantische Stimmung im Kanal. Die gesamte Decksbeleuchtung ist ausgeschaltet, die vielen Leute, die bei der Schleusung geholfen haben, sind verschwunden, nur der Lotse ist noch an Bord. Das Fahrwasser des Kanals ist am Gaillard Cut sehr eng. Schemenhaft erkennen wir das stufenförmig abgetragene Ufer. Im lauen Fahrtwind, unter funkelnden weißen Sternen gleiten wir ruhig an den bunten Begrenzungslichtern des Kanals entlang. Immer noch herrscht große Hitze und hohe Luftfeuchtigkeit. Wir sind von der Stimmung um uns betört, sitzen auf einer von der Sonne noch aufgewärmten Stahlkiste auf dem höchsten Punkt unserer RICKMERS HOUSTON, dem Peildeck, und trinken in Gedanken versunken unser letztes kühles Bier. ...



MS RICKMERS HOUSTON

Kurz vor Houston/Texas

Im Treppenhaus hastet der Chief Mate wortlos mit Riesenschritten die Stufen hinauf. Hat ein Blitz eingeschlagen? Noch habe ich keine Ahnung, warum er es so eilig hat. Etwa eine halbe Stunde bevor der Lotse an Bord kommen soll, sind wir auf der Brücke. Dort erfahren wir den Grund der Aufregung: Die Masten unserer großen Kräne müssen wegen einer niedrigen Brücke am Ende des Ship Channels heruntergelassen sein, bevor der Lotse an Bord kommt. Damit hat offensichtlich keiner gerechnet, denn den Kanal werden wir noch sechs lange Stunden befahren und erst während dieser Fahrt wollte man die Masten "lowern". Nun muss alles blitzartig gehen, denn der Lotse kommt nur an Bord, wenn diese Arbeiten abgeschlossen sind. Anderenfalls müssen wir zwei Tage vor Anker gehen. Solch eine Drohung! Erneut hängt ein Damoklesschwert über uns! Es regnet in Strömen und der Bosun und zwei Helfer arbeiten wie wild, aber die widerspenstigen Masten bewegen sich, wenn überhaupt, nur im Zeitlupentempo. Zwei Mal hat der Kapitän dem Bosun über Funk schon gesagt, dass er sich um Himmels willen beeilen soll. Nun brummt er vor sich hin: "You know, we always have problems with the power!" Hoffentlich nicht auch das noch! Nicht auszudenken! Der Kapitän läuft wie ein Raubtier hin und her und niemand sonst wagt ein Wort zu sagen. Alle starren gebannt zu den arbeitenden Männern an den bewegungslosen Kränen.
...

Entnommen aus <http://www.frachtschiffreisen.de>

Stammtischgeschichten

aufgeschrieben von R. Lachs

Die "Wismar" war 1969 im Westafrikatorn und hatte auf dieser Reise einen schönen, reinrassigen Schäferhund mit Namen "Max" an Bord. Max sollte in Lagos die Reedereivertretung vor nächtlichen Besuchern und anderen ungebetenen Gesellen schützen. Manfred Schmidt, unser Bootsmann, ein mehr tierliebender als matrosenfreundlicher Mann, war natürlich gleich von Beginn der Reise an der Chef und Freund von Max. Die beiden entwickelten von Tag zu Tag ein so inniges Verhältnis, dass Max irgendwann in die Bootsmannskammer einzog und dort dann auch die Koje mit dem Bootsmann teilte. Natürlich wurde Max auch von anderen Besatzungsmitgliedern verwöhnt und als Teil der Crew betrachtet. Aber der Bootsmann war eben Chef.

Nun muss man schon an Land für Max ein entsprechendes Einsatzprogramm erarbeitet und ihm antrainiert haben. Im ersten afrikanischen Hafen hatte Max nämlich etwas dagegen, dass schwarze Behördenangestellte und andere ebenso aussehende Menschen an Bord kamen. Er war kaum zu bändigen und der Bootsmann musste alle Tricks anwenden, um ihn zu beruhigen. So ging es dann in jedem weiteren Hafen zu.

Nun war aber auch Lagos in Sicht und der Abschied von Max kam immer näher. Unser Bootsmann wurde immer trauriger und hatte die wildesten Gedanken, wie man Max doch noch an Bord behalten könnte. Aber alles kann man nicht haben und so musste er dann doch schweren Herzens seinen Max hergeben. Nur wer seinen besten Freund verloren hat, wird verstehen, dass der Bootsmann schon einige Tage nicht in bester Stimmung war. Nun, am Tag der Trennung, blieb also nur noch des Seemanns Seelenröster als Heilmittel übrig. Wie heißt es doch so schön in dem bekannten Vers: "WBS vertreibt dann alle Sorgen". Doch war das Erstaunen der Mannschaft am nächsten Tag riesig, denn der Bootsmann hatte plötzlich einen neuen Schäferhund in seiner Kammer. Es war nicht Max, aber es war ein schöner großer Hund. Unser Bootsmann hatte ihn am Hafentor entdeckt und mit an Bord gelockt.

Gänzlich unbemerkt blieb das aber nicht, denn Kapitän Haußmann musste erst einmal für zwei Stunden zum Rapport an Land, die Hafenzentrale fühlte sich ohne Hund "entwaffnet". Es dauerte dann aber auch nicht lange und ein Suchtrupp der Hafenzentrale kam schwerbewaffnet an Bord. Sie hatten ziemlich böse Gesichter und fingen an unseren Dampfer zu filzen. Wie aus heiterem Himmel tauchte dann plötzlich der "neue Max" an Backbordseite auf und wurde von der Hafenzentrale wieder zu seiner Wachhütte am Hafentor mitgenommen. Sie hatten kein Verständnis dafür, dass unser Bootsmann den Hund aus lauter Tierliebe an Bord geholt hatte.



Da, wo man sich Geschichten erzählt - unser Stammtisch

Verbleibsliste der auf der Warnowwerft Warnemünde gebauten 15 Hochseefrachter vom Typ IV

MS FRIEDEN:

- Bau-Nr. 301. Stapellauf: 14.01.1956. Ablieferung: 23.06.1957. Reeder: VEB Deutsche Seereederei Rostock. 1972 von der DDR nach Haiphong eingesetzt; wegen des Vietnam-Krieges dort aufgelegt. 02.08.1978 ab Hongkong nach Shanghai. 09.08.1978 verkauft an China National Metals and Minerals Import and Export Co., Beijing (CHN), umbenannt in EISEN 150. So mindestens bis Frühjahr 1985.

MS ZEROMSKI (Völkerfreundschaft):

- Bau-Nr. 302. Stapellauf: 27.03.1956. Ablieferung: 12.10.1957. Als VÖLKERFREUNDSCHAFT getauft und als ZEROMSKI durch die Polish Ocean Lines (Heimathafen Gdynia) für die Chinesisch-Polnische Schiffsmaklerei Chipolbrok in Dienst gestellt. Im Juni 1959 als ORAVA von der CSSR-Handelsflotte betrieben. Ab 1965 als LAN ZHOU in der Handelsflotte der VR China eingesetzt und 1976 für Guanzhou Salvage Co. umgebaut zum Bergungsschiff SUI JIU LAO 6.

MS FREUNDSCHAFT:

- Bau-Nr. 303. Stapellauf: 01.06.1956. Ablieferung: 10.12.1957. Reeder: VEB Deutsche Seereederei Rostock. 10.11.1977 außer Dienst. 1977 als EURABIA FRIENDSHIP für Eurabia Shipping Agency Ltd., Beirut (LBN). 06.08.1978 Ankunft in Split zum Abbruch bei Brodospas.

MS DUKLA (Solidarität):

- Bau-Nr. 304. Stapellauf: 17.11.1956. Ablieferung 15.03.1958. Als SOLIDARITÄT getauft und als DUKLA an die Reederei Czechoslovak Ocean Shipping, Praha. Das Schiff wurde im Fernostdienst der Czechoslovensko Namorni Plavba, Praha in Charter der Chipolbrok betrieben. Ab 1965 als HANG ZHOU unter der Flagge der VR China. Laut Lloyd's Shipping Index vom 22. April 1986 befand sich das Schiff im März 1986 in Manila.

MS DRESDEN (1) (Freden):

- Bau-Nr. 305. Stapellauf 18.04.1957 als FREDEN. Vereinbarter Export für Lauter-Shipping AB, Stockholm (SWE). Ablieferung: 27.07.1958 als DRESDEN. Reeder: VEB Deutsche Seereederei Rostock. 15.11.1969 verwaltungsmäßige Übergabe an den Rat der Stadt Rostock. 16.12.1969 außer Dienst. 17.12.1969 zwecks Umbau zum Museumsschiff in die Warnowwerft Warnemünde verholt. 05.06.1970 zum endgültigen Liegeplatz nach Rostock-Schmarl geschleppt. 13.06.1970 feierliche Übergabe als schwimmendes Schiffbaumuseum mit dem Namen TRADITIONSSCHIFF TYP FRIEDEN in Rostock-Schmarl an die Stadt Rostock. Das Schiff gehörte nunmehr zum Schiffahrtsmuseum der Stadt Rostock, Abt. Schiffbaugeschichte. 1979 Aufnahme in die "Zentrale Denkmalliste der DDR". 1980 grundsätzliche Erneuerung der ständigen Ausstellung zum DDR-Schiffbau. 1990 Zusammenfassung von Schiffbaumuseum und Schiffahrtsmuseum unter eine gemeinsame Leitung. 1994 übergab die Stadt Rostock das Schiff dem Förderverein Traditionsschiff e.V. Rostock zur Nutzung. Mitte des Jahres 2001 überlässt die Stadt Rostock der IGA Rostock 2003 GmbH das Schiff mit Rückkaufsrecht zum symbolischen Kaufpreis von 1 DM. Diese investiert mehrere Millionen Mark in den Umbau zu einem Schiffsmuseum. Für die Dauer der IGA (25. April bis 12. Oktober 2003) soll es als gastronomische Einrichtung dienen. Am 07.12.2001 haben zwei jeweils 2000 PS starke Schlepper das Schiff in den Rostocker Stadthafen (Haedgehafen) verholt. Dort blieb es zunächst bis zu seiner Generalreparatur liegen. Am 10.06.2002 erfolgte die Verholung zur Neptun-Reparaturwerft in Warnemünde. Dort begann die Entrostung und Konservierung. Von Anfang Juli bis zum 1. August 2002 befand sich das Schiff zum Umbau im Schwimmdock. Am 28.10.2002 riss es sich bei Orkanböen vom Reparaturkai los und trieb Richtung Hafen. Mit einem 50-Zentimeter-Loch im Vorpiek wurde es in die Werft zurückgeschleppt.

MS BERLIN (1):

- Bau-Nr. 306. Stapellauf: 22.06.1957. Ablieferung: 03.09.1958. Reeder: VEB Deutsche Seereederei Rostock. 25.06.1980 in Osaka seetüchtig an die Nissho-Iwai Co. Ltd., Osaka übergeben. Anschließend ging das Schiff zum Abbruch nach Kaohsiung/Taiwan, der am 21.07.1980 durch Lung Ching Steel Enterprises Co. Ltd. begann.

MS MAGDEBURG (1):

- Bau-Nr. 307. Stapellauf: 22.12.1957. Ablieferung: 31.10.1958. Reeder: VEB Deutsche Seereederei Rostock. In den frühen Morgenstunden des 27.10.1964 kollidierte die MAGDEBURG in der Themsemündung mit dem japanischen Schnellfrachter YAMASHIRO MARU bei schlechter Sicht. Trotz des großen Lecks auf der Steuerbordseite in Höhe des Brückenaufbaus gelang es, das Schiff ins flache Uferwasser zu manövrieren. Dort kenterte das Schiff, ohne vollständig zu sinken. 27.10.1964 außer Dienst. 1965 gelang die Bergung; die MAGDEBURG wurde aufgerichtet und in ein Trockendock in Tilbury verholt. Am 13.12.1965 verließ die nur notdürftig reparierte und an einen griechischen Reeder verkaufte MAGDEBURG London im Schlepp. Am 17.12.1965 sprang das Schiff im Sturm leck und sank etwa 20 Seemeilen von Brest entfernt in Position 48°13'N/05°10'W.

MS ERFURT (1):

- Bau-Nr. 308. Stapellauf: 30.10.1958. Ablieferung 08.05.1959. Reeder: VEB Deutsche Seereederei Rostock. 31.10.1979 in Shimonoseki an die Nissho-Iwai Co. Ltd., Osaka übergeben und anschließend im Schlepp ab Misurata nach Busan (Südkorea) zum Abbruch.

MS LEIPZIG (1):

- Bau-Nr. 309. Stapellauf: 30.10.1958. Ablieferung: 28.06.1959. Reeder: Deutsche Seereederei Rostock. 21.07.1980 außer Dienst und als SAUDI TRADER an Saudi International Shipping Co. S.A. in Jeddah (PAN). 1982 an die Ocean Trade Agencies, Damman (SAU). 04.03.1983 wurden in Perama nach einem Feuer die achteren Wohnräume beschädigt. 1983 an Saudi Trader Shipping Co. Ltd., Damman. 25.11.1983 in Jeddah aufgelegt. 1984 an Orri Navigation Lines, Jeddah. 1986 Abbruch in Indien.

MS HALLE (1):

- Bau-Nr. 310. Stapellauf 18.04.1959. Ablieferung: 25.11.1959. Reeder: VEB Deutsche Seereederei Rostock. 23.07.1976 außer Dienst. 1976 als PROODOS C an die Sypos Shipping Co. S.A., Piraeus (GRC). 1977 an die Sypos Shipping Co. S.A., Piraeus, Mgr. Comninos Bros. Shipping Co. S.A. Vom 26.01. bis 12.08.1979 in Piraeus aufgelegt. 29.12.1979 Ankunft in Kaohsiung/Taiwan zum Abbruch, der am 14.01.1980 bei Keun Hwa Iron Steel Works begann.

MS SCHWERIN (1):

- Bau-Nr. 311. Stapellauf: 15.08.1959. Ablieferung: 23.12.1959. Reeder: VEB Deutsche Seereederei Rostock. 30.05.1979 außer Dienst und auf Osaka Reede an die Nissho-Iwai Co. Ltd., Osaka zum Abbruch in Whampoa übergeben.

MS KARL-MARX-STADT (1):

- Bau-Nr. 312. Stapellauf: 05.12.1959. Ablieferung: 28.05.1960. Reeder: VEB Deutsche Seereederei Rostock. 19.07.1980 außer Dienst. 1980 als SAUDI INDEPENDENCE an die Saudi International Shipping Co. S.A. in Jeddah (PAN). 1980 weiter an die Saudi Shipping & Sae Transport Co. Ltd., Jeddah (SAU). 22.12.1983 ab Damman nach Bombay/Indien zum Abbruch.

MS GERA:

- Bau-Nr. 313. Stapellauf: 24.09.1960. Ablieferung: 30.12.1960. Reeder: VEB Deutsche Seereederei Rostock. 28.11.1980 als letztes Schiff der Typ-IV-Reihe außer Dienst. 1980 als SAUDI PRIDE an Saudi Europe Lines Ltd., Jeddah (SAU). 07.01.1984 ab Jeddah zum Abbruch nach Indien, der am 13.02.1984 bei Ghasiram Gokulchand in Alang/Indien begann.

MS HALBERSTADT (1):

- Bau-Nr. 314. Stapellauf: 25.02.1961. Ablieferung: 31.05.1961. Reeder: VEB Deutsche Seereederei Rostock. 09.01.1980 außer Dienst und in Shimonoseki an Nissho-Iwai Co. Ltd., Osaka übergeben. 10.01.1980 an Kaohsiung/Taiwan zum Abbruch bei Tung Ho Steel Enterprise Corporation, der dort am 12.03.1980 begann.

MS SIERRA MAESTRA:

- **Bau-Nr. 315. Stapellauf: 26.08.1961. Ablieferung: 20.12.1961. Reeder: Empresa Consolidada de Navigacio Mambisa, Santiago de Cuba. Am 07.07.1981 verließ die SIERRA MAESTRA Bilbao mit Kurs Havanna. Danach wurde das Schiff nicht mehr erwähnt. 1981 hatte es (wahrscheinlich bei der Rückkehr von vorgenannter Reise) beim Einlaufen in Havanna eine Grundberührung (Ursache: Maschinenausfall). Dabei wurden Vorpiek und Laderaum I aufgerissen. Nachdem das Schiff einige Zeit lang in der Bucht von Havanna gelegen hatte, wurde es 1982 nach Cabanas geschleppt und dort in der gleichnamigen Bucht aufgelegt.**

Anmerkung:

- **Zitat aus dem Buch "Die Warnemünder Werft" von Dietrich Strobel: "Ein Westauftrag sah vor, das fünfte Schiff der Serie an die schwedische Reederei Lauter-Shipping AB, Stockholm, zu liefern. Anlässlich der Taufe auf den Namen FREDEN beim Stapellauf am 18. April 1957 bescheinigte Kapitän Vaenmark aus Schweden dem Schiffskörper eine solche Qualität, wie es nur ein in einer Lehrwerkstatt exakt gebautes Modell hätte. Die Reederei bekam aber das Geld nicht zusammen (Stückpreis rund 27,6 Millionen DM) und trat zurück. Die Deutsche Seereederei übernahm schließlich den Neubau als DRESDEN."**

Wolfgang Jacob - DSR-Seeleute e.V.

Impressum

Impressum: Die neue "Voll Voraus"

Herausgeber: Typ IV-Fahrensleute e.V.

Redaktion: Hans-Jürgen Mathy, Dr. Holger Korte, Anke und Reinhard Lachs, Ingrid und Gerhard Franz

e-mail: info@TypIV-DSR.de

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

Redaktionsschluss: 12.08.2003
