

VOLL VORAUSS



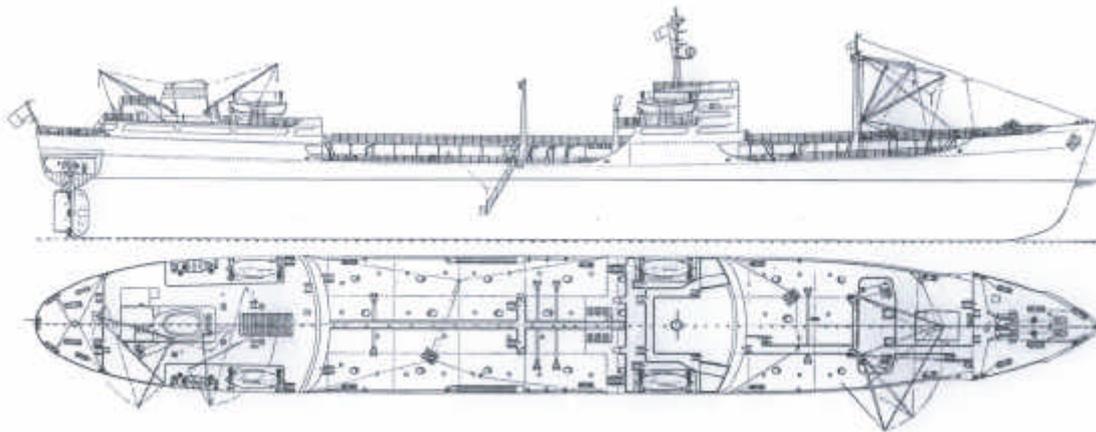
FÜR FAHRENSLEUTE UND FREUNDE DER SEEFAHRT

Ausgabe Nr. 13

Mai 2008

Schutzgebühr 1,50 €

AUSZUG



Vor 50 Jahren :

Tanker L E U N A-I , erstes Schiff einer Serie von fünf Motortankern, wurde am 30. September 1958 auf der Leningrader Admiralitätswerft für die Deutsche Seereederei Rostock (DSR) in Dienst gestellt

In dieser Ausgabe:

Seite 2 und 3

Rostocker Seehafen auf Wachstumskurs

Seite 4 und 5

Die ersten zehn Jahre der Deutschen Seereederei Rostock

Seite 6 und 7

DSR-Seeleute pflegen Tradition
Schiffboot-Expedition ABORA III

Seite 8 und 9

Sammelblatt:
Beginn der DSR- Tank-
schiffahrt 1958

Seite 10

Traditionsschiff mit Sekt und guten Wünschen getauft

Seite 11

Seefunk-FX-Intern auf gleicher Wellenlänge

Seite 12 und 13

Maritime Vereine:
Traditionsschiff zum Standort Stadthafen

Seite 14 und 15

Aus dem Vereinsleben,
Vorgestellt: Gastronom Klaus Schwertfeger,
18.Hanse Sail in Rostock



Ohne Schifffahrt gäbe es keine Häfen und ohne Häfen keine Schifffahrt



Foto: RostockPort/Nordlicht

Ohne Hafen wäre Rostock eine ganz andere Stadt. Betrachtet man ihre Geschichte, so hing diese auch immer vom Zugang zum Meer ab. Rostock's günstige Lage war Voraussetzung für den Fernhandel und damit für die Entwicklung des Hafens und der Stadt.

Ich wage die Behauptung, dass Rostock ohne Hafen wohl nie über den Status einer mecklenburgischen Kleinstadt hinausgekommen wäre.

Die Entwicklung des Kaufmanns- und Städtebündnisses HANSE im Mittelalter hat unsere Stadt so maßgeblich geprägt, weil Rostock als Hafenstadt und damit als Schnittpunkt der see- und landseitigen Handelswege von enormer Bedeutung war.

Nach dem Ende des Kalten Krieges und der damit einhergehenden Erweiterung der Europäischen Union, nach einem schwierigen Strukturwandel in unserem Hafen und unserer regionalen Wirtschaft, gewinnt Rostock wieder zunehmend als zentraler Handels- und Umschlagplatz in der südlichen Ostsee an Bedeutung.

Dass wir mit dem 1960 eröffneten Überseehafen-

der meiner Meinung nach das beste DDR- Erbstück unserer Stadt ist - eine Hafenanlage besitzen, die nach erheblichen Investitionen in den vergangenen achtzehn Jahren wieder absolut wettbewerbsfähig geworden ist, ist ein Standortvorteil Rostocks ohne gleichen.

Ohne diese Hafenerweiterung auf dem Gebiet des Dorfes Petersdorf wären wir heute kein Hafen mit Fähr- und RoRo-Schiffen.

Seit 1990 wurden 292 Millionen Euro in die Infrastruktur des Seehafens investiert. Davon waren 132 Millionen Euro Fördermittel von der EU, dem Bund und dem Land. Stolze 160 Millionen Euro an Eigenmitteln wurden vom Hafen für die diversen Bauprojekte erwirtschaftet und investiert.

Die Fördermittelquote für Infrastrukturmaßnahmen des Seehafens liegt damit bei 45 Prozent.

Frachtschiffe, Fähr-, RoRo- und Kreuzfahrtschiffe sind die heutigen Koggen des Rostocker Seehafens. Mit rund 28 Millionen Tonnen Gütern, mehr als zwei Millionen Fährpassagieren und über 100 Anläufen von Kreuzfahrtschiffen pro Jahr spielt der Rostocker Hafen im Ostseeraum in der ersten Liga. Der Hafen ist ein Aushängeschild Rostocks, durch ihn ist unsere Stadt national und international bekannt und angesehen.

Durch das Zusammenwachsen der Ostseeregion, durch den vermehrten Austausch von Gütern zwischen Nord- und Zentraleuropa, aber auch in der ganzen Welt - was auch ein Zeichen der so genannten Globalisierung ist und der HANSE in vielen Dingen ähnelt - entwickelt sich auch die Hafenstadt Rostock als wichtiger Industrie- und Handelsplatz in der südlichen Ostsee weiter. Als Stichworte mögen hier solche Namen genügen wie: Liebherr, Nordex, Caterpillar, Neptun- und Aker-Werft, Scandlines, AIDA Cruises, DSR oder EEW.

Dr. Ulrich Bauermeister

Geschäftsführer der Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH

Impressum

Herausgeber:

Typ IV-Fahrensleute e.V.
Tel. 0381 - 8003845
www.TypIV-DSR.de
ZiegertTyp-IV@gmx.de

Redaktion:

Dr. Holger Korte,
Hans-Jürgen Mathy, Vors.
Gerd Peters,
Dieter Pevestorf

Satz / Layout:

Dieter Pevestorf
pevestorfhro@aol.com
Redaktionsschluss: 10.03.2008

Druck:

Universitäts-Druckerei Rostock
uni-druckerei@uni-rostock.de

Wir danken den Förderern und Sponsoren

besonders: Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH, Schiffbau- u. Schifffahrtsmuseum Rostock, DSR-Seeleute e.V., Seefunk-FX-Intern e.V., Marinemaler Olaf Rahardt, Herrn Michael Egelkraut, Gastronom Klaus Schwertfeger vom Restaurant "Das Boot," Warnemünde

Sonderausstellungen

Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum, Traditionsschiff

06.04.-15.06.08 Auf dem Weg in eine neue Heimat
Deutsche Auswanderung nach Südamerika
von 1824-1914

28.06.-09.11.08 Von heilenden Köchen und modernen Schiffshospitälern
Heilkunde u. Gesundheitspflege an Bord
seit dem 16. Jh.

15.11.-10.01.09 Weihnachten auf See
Seemannische Bräuche zum Weihnachtsfest

Ganzjährig

Voll Voraus - 50 Jahre Weiße Flotte Stralsund

Veranstaltungen:

18.05.08 Intern. Museumstag
01.06.08 Intern. Kindertag (Neptuntaufe)
09.08.08 Hanse Sail (Veranstaltungen an Bord)
14.09.08 Tag des offenen Denkmals
25.10.08 Lange Nacht der Museen

Informationen: Tel. 0381 - 12831 364



MT 'Leuna-I' klar zur Probefahrt

In der zweiten Hälfte der 50er Jahre, nachdem die DDR die Last der Reparationen abgestreift hatte, wuchs die Volkswirtschaft. Damit erhöhte sich der Energie- und Treibstoffverbrauch. Das Chartern von Tankschiffen belastete die stets angespannte Devisenbilanz der DDR. So wurde 1957 über den Außenhandel bei der Sowjetunion die Lieferung einer Serie von fünf Motortankern bestellt. Das erste Schiff, „Leuna-I“, wurde am 30.09.1958 auf der Admiralitätswerft in Leningrad in Dienst gestellt. Das letzte Schiff dieser Serie, MT „Schwedt“, kam am 20.5.1962 in Dienst. Die Tanker liefen in erster Linie die sowjetischen Schwarzmeerhäfen Odessa, Batumi, Tuapse und Novorossisk sowie den albanischen Hafen Vlora an. Auch der lettische Hafen Ventspils wurde angelaufen, um dort Erdöl zu laden. Später kamen Häfen im Persischen Golf und in Venezuela hinzu.

Der herausragende Tankerfachmann in der DSR war Kapitän Heinz Nehmer. Er besaß die größte Erfahrung in der Handhabung von Tankschiffen. So kam es, dass er nicht nur den ersten Tanker „Leuna-I“ in Dienst stellte, sondern er war auch zur Übernahme der „Leuna-II“ auf der Admiralitätswerft in Leningrad. Sein Sohn, Kapitän Heinz Peter Nehmer, erinnert sich, dass seine Mutter auch beim Stapellauf am 7.6.1958 in Leningrad war und dass sie das Schiff taufen durfte. Die Sowjetunion hat nicht nur die Tanker für die DSR gebaut, sondern später



MT 'Bohlen' als Leichterschiff längsseits am sowj. Tanker auf Reede Warnemünde

Technischen Daten

Länge über alles: 145,50 m
 Breite: 19,20 m
 Tiefgang: 8,53 m
 Tragfähigkeit: 11.500 tdw
 Hauptmaschinen: 2 stehende, kompressorlose, umsteuerbare 2-Takt-Dieselmotoren, Typ Russki-Diesel
 Dienstgeschwindigkeit: 12 Knoten
 Schiffsklasse: A I (Eis) (Tanker)
 Ladung: Benzin, Erdöl
 Fahrtweite: 13.000 sm
 Werft: Admiralitätswerft Leningrad



Der Fahrstand für die beiden Hauptmaschinen

auch andere Typen, wie beispielsweise die Massengutfrachter „Gröditz“ und „Görlitz“, Holzfrachter und noch weitere Schiffe. Allerdings erfolgte die Ablieferung nicht immer so zügig wie das bei DDR-Serienbauten der Fall war, sondern zog sich gewöhnlich über einen längeren Zeitraum hin. In den 70er Jahren war die Lieferung von 150.000-to-Turbinen-Tankern für die DDR aus der Sowjetunion im Gespräch. Aber der damalige Generaldirektor der DSR, Günter Freiberg, „legte sich quer zu diesen Plänen“, offiziell mit der Begründung, dass für den Turbinenbetrieb kein ausgebildetes Personal zur Verfügung stehen würde; tatsächlich aber, weil er an die Auslastung dieser Schiffe nicht glaubte. Später stellte sich diese Begründung als sehr stichhaltig heraus. Der spätere Untergang des MT „Bohlen“ nach dem Auflaufen auf felsigen Grund an der französischen Küste ließ zunächst Diskussionen über die Festigkeit des Schiffskörpers aufkommen. Über seine Erfahrungen mit den Tankern der Leuna-I-Klasse äußerte sich der Schiffsingenieur und Dipl.-Ing. Erwin Skrotzki. Der erfahrene Schiffsingenieur hatte auf der „Leuna-I“ sechs Monate als IV. Ingenieur gefahren, kam 1963 als I. Ingenieur auf die „Leuna-I“ zurück und wurde an Bord dieses Schiffes 1964 Ltd. Ingenieur. Später arbeitete er in der DSR als Reparatur-Inspektor. Er berichtete über die Eigenschaften dieser Schiffe außerordentlich positiv. Es sei nur erstklassiger Stahl in den aus-

Gütertransportmenge der DSR-Tanker



1958	21,2 KT
1959	189,0 KT
1960	205,3 KT
1961	218,7 KT
1962	679,9 KT
1963	1658,1 KT
1964	2150,7 KT
1965	2107,7 KT
1966	1815,5 KT
1967	1614,5 KT
1968	1728,1 KT

1970 1920,6 KT
 1980 2808,6 KT
 (Angaben in 1000 Tonnen)

Übergabe 'Leuna-I', soeben wurde die DDR-Flagge gesetzt

reichenden Dimensionen verarbeitet worden, die technischen Anlagen, wie Hauptmaschinen, Hilfsdiesel, Pumpen und dgl. bestachen durch einfache und zuverlässige Bauweise, Handhabung und gute Reparaturfähigkeit. Das galt auch für die Hilfsdiesel. Der Notdiesel beispielsweise sei ein Typ gewesen, der auch als Panzermotor in der Sowjetarmee Verwendung fand, einfach und robust, wurde aber wegen der Zuverlässigkeit der beiden Hilfsdiesel fast nie gebraucht. Das Schiff hatte zwei Hauptmotoren, die über Getriebe auf die Propellerwelle wirkten. Erwin Skrotzki betont, dass nicht nur eine ausgiebige Dokumentation durch die Werft an Bord gegeben wurde, sondern dass die Tankschiffe mit einer außergewöhnlichen Menge von Reserveteilen durch die Werft ausgerüstet worden waren. Eine große Werkstat, ausgestattet mit einer Drehbank und anderen Werkzeugen, erlaubte ordnungsgemäße Reparatur- und Wartungsarbeiten. Zwei zuverlässige Ladepumpen dienten zur Übergabe des Öles an Land. Erwin Skrotzki äußerte sich anerkennend über die erstaunlich geringe Rostanfälligkeit dieser Tanker. Die gesamte Maschinenanlage sei sehr einfach zu bedienen gewesen, so einfach, dass das Personal sich sehr schnell mit der Anlage „einfuchste“. Das hatte zur Folge, dass eine Reihe von Schiffsingenieuren nach angemessener Fahrtzeit modernere und technisch anspruchsvollere Maschinenanlagen kennenlernen wollte, um die technischen Erfahrungen stets auf dem neuesten Stand zu halten. Im übrigen dienten die Schiffe nicht nur dem Ölimport über See, sondern ihre Eisklasse gestattete den Einsatz als Versorgungstanker für Fahrzeuge des Fischkombinates Rostock im Nordmeer. Ferner erfolgte deren Einsatz als Leichterschiff für voll abgeladene Großtanker auf der Reede von Warnemünde, damit diese nach der Leichterung den Ölhafen anlaufen konnten. Außerdem kamen die Leuna-Tanker auch zwischen Göteborg und Rostock zum Einsatz. In Göteborg befand sich ein von der DDR gemietetes Tanklager, da dort größere Tankschiffe als in Rostock einlaufen konnten. Abschließend sei den Herren Kapitän Heinz Peter Nehmer und Dipl.-Ing. Schiffs-Ingenieur Erwin Skrotzki für ihre freundlichen Auskünfte recht herzlich gedankt.



Kurzbiografie Kapitän Heinz Nehmer

Geb. 1912 in Stettin, sein Vater war Mitglied der SPD. Besuch der Mittelschule. 1922 Mittlere Reife, Berufswunsch Seemann, Seefahrtszeit auf Segelschiffen und Dampfern, trat 1930 in die KPD ein. Patent als Steuermann auf Große Fahrt der Seefahrtsschule Stettin.

Nach 1933 illegale politische Tätigkeit in einer Widerstandsgruppe in Stettin, kam 1934 für einige Monate in Untersuchungshaft in Berlin Moabit. Mangels an Beweisen freigelassen, da der Haupttäter nach Spanien entkommen konnte. Erwerb des Patents A6 an der Seefahrtsschule Hamburg-Altona, fuhr bei der Waried-Tankschiffsreederei als IV., III. und II. Offizier auf Tankern.

Freiwillige Meldung zur Kriegsmarine und Einsatz auf U-Booten, 1939 als Obersteuermann (Oberfeldwebel). War an Bord von U 110 unter Kapitänleutnant Julius Lemp. Das Boot vom Typ IX B sank nach Angriff auf englischen Geleitzug am 9.05.1941 östl. Kap Farevel. Bei dieser Aktion erbeuteten die Engländer die erste geheime Chiffrier-Maschine ENIGMA der Kriegsmarine. Nehmer überlebte und kam bis 1947 in englische Gefangenschaft. Nach Heimkehr MTS-Leiter, danach Redakteur der Zeitung Freie Erde in Neustrelitz.

1956 zur Deutschen Seereederei, 1957 nach Leningrad delegiert zur Baubelehrung auf die Admiralitätswerft zusammen mit dem Ltd. Ingenieur Erwin Laue zur Übernahme des 1. Tankers Leuna-I für die DSR, lief am 29.9.1960 mit dem MT Leuna-II als erstes Schiff der DDR einen kubanischen Hafen (Matanzas) mit einer Erdöl-Ladung an. Fuhr weiter auf Tankern zur See und war zeitweise Inspektor.

1972 Ruhestand, fuhr dann ab 1973 wieder bis 1977, blieb dann endgültig an Land.

Auszeichnungen:
 Verdienter Seemann, Banner der Arbeit, Vaterländischer Verdienstorden, Karl-Marx-Orden.

Sein Sohn, Heinz Peter Nehmer, geb. 1941 in Stettin, kam nach Lehre und Armeezeit 1962 als Decksmann zur DSR, fuhr ebenfalls auf Tankern. 1968 Patent A5 in Wustrow, Fahrtzeit als Naut. Offizier auf Tankern. 1971 Patent A 6. 1977 wurde er Kapitän an Bord des 45.000-to-MT „Wolfen“. Fuhr nach Privatisierung der DSR bei der Reederei F. Laeisz bis 2006. Letztes Schiff war der 320.000-to-Tanker „Paradise N.“ Ruhestand seit 30.4.2006.

Fotos: Archiv Peters

Schiffliste der DSR-Tanker vom Typ Leuna-I

Rufzeichen	Name	Stapellauf	In Dienst	Außer Dienst	Bemerkung
1. DHZO	Leuna-I	15.12.1957	30.09.1958	07.08.1981	Verkauft
2. DHZP	Leuna-II	07.06.1958	30.11.1958	16.01.1986	Ab 25.6.68 Erz-Frachter nach Umbau
3. DCZA	Zeit	12.07.1960	30.07.1961	22.11.1968	Verkauft
4. DCZB	Bohlen	03.06.1961	16.10.1961	14.10.1976	Gesunken nach Grundberührung
5. DCZE	Schwedt	15.10.1961	20.05.1962	23.10.1968	Verkauft