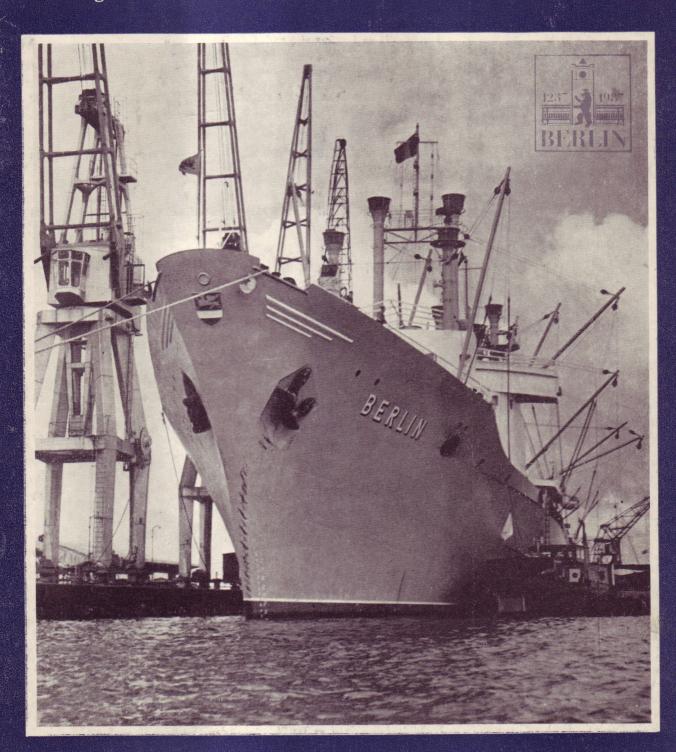
PANORAMA maritim

21
1987

Mitteilungsblatt des DDR-Arbeitskreises für Schiffahrts- und Marinegeschichte



Trawler ROS 205 "Berlin"

ROS - 205 BERLIN gehört zu einer Serie von 6 Schiffen, die auf der Volkswerft Stralsund zwischen 1951 und 1954 für das Fischkombinat Rostock entstanden. Diese Trawler Typ I sind die ersten größeren Seeschiffsneubauten des volkseigenen Schiffbaus der DDR. Das Typschiff ROS - 201 LEIPZIG lief am 13. Oktober 1951 vom Stapel. Es wurde nach eingehenden Erprobungen und einigen Veränderungen in der Ausrüstung zusammen mit den Schwesterschiffen ROS - 202 EISEN-HÜTTENSTADT ex STALINSTADT und ROS - 203 ZWICKAU am 1. Juni 1952 in Dienst gestellt. ROS - 204 KARL-MARX-STADT folgte am 1. Mai und ROS - 205 BERLIN am 12. Dezember 1953. Den Abschluß der Teilserie bildete am 1. März 1954 ROS - 206 WILHELM-PIECK-STADT-GUBEN ex GUBEN.

Mit diesen Trawlern, die in ihren wesentlichen Parametern vergleichbaren Fischereischiffen entwickelter Hochseefischereien entsprachen, wurde das 1950 gebildete Fischkombinat Rostock in die Lage versetzt, auf den bis zu 1 900 Seemeilen entfernten Fangplätzen im Nordmeer ganzjährig die Große Hochseefischerei auszuüben.

Für diese Form der Fischerei hatte sich in den traditionellen Fischereiländern der typische große Fischdampfer von etwa 500 BRT herausgebildet, der mit dem Übergang zum Motorantrieb die Bezeichnung "Trawler" erhielt. Es war ein Seitenfänger mit isoliertem Fischraum, in dem der Fisch in Hocken zwischen Eis gelagert wurde. Aus der Art der Fischerei, der Leistungsfähigkeit der Fangtechnik und der großen Entfernung leiteten sich für den wirtschaftlichen Betrieb bestimmte Forderungen ab. Entscheidenden Einfluß auf die Reisedauer beim Frischfischfang hatte die Lagerung des Fisches in Stükkeneis. Sie begrenzte die Frist zwischen dem Fang des ersten Fisches und der Anlandung eines genießbaren Fanges auf 15 Tage.

Gefischt wurde mit Grundschleppnetz. Dessen Fängigkeit und die 8 bis 10 Tage betragende Aufenthaltszeit am Fangplatz bestimmten die durchschnittlich mögliche Fangmenge. Das gab den Ansatz für die Auslegung der Fischraumgröße, die wiederum im Verein mit einer Reihe technischer und ökonomischer Erfordernisse die Schiffsgröße bestimmte. Aus dem Bestreben, möglichst lange am Fangplatz verweilen zu können, leitete sich die Forderung nach hoher Freifahrtgeschwindigkeit ab. Abnehmende Vorräte und zunehmende Fischmengen im Raum ergaben laufend Veränderungen der Trimm- und Stabilitätsverhältnisse, die aber zu keiner Gefährdung des Schiffes führen durften. Gleichzeitig sollte die Schiffsform einen geringstmöglichen Widerstand gewährleisten. Für sicheres Arbeiten an Deck war es nötig, daß das Schiff im Seegang nicht zu harte Bewegungen ausführte und nur wenig Wasser an Deck nahm.

Schon die hier nur kurz angerissenen Probleme zeigen, daß der Fischdampfer oder Trawler in seiner Konstruktion von Gestaltung und Ausrüstung ein kompliziertes Schiff ist. Sein Bau verlangt ein hohes Maß an Erfahrungen und größte Sorgfalt bei der Abwägung aller bestehenden Forderungen, weshalb schließlich für seine Entwicklung nur eine kleine Zahl von Werften bestimmend wurde. Ein entsprechender Erfahrungsschatz fehlte unserer jungen Schiffbauindustrie völlig, als sie den Auftrag zum Bau von Trawlern für die Hochseefischerei erhielt, und unsere Hochseefischerei selbst noch in den Kinderschuhen steckte. Trotzdem kann sich das Ergebnis der gemeinsamen Arbeit durchaus sehen lassen. Wenn auch vom "Trawler Typ I" keine internationalen Spitzenstellung erwartet werden konnte, so entstand doch mit ihm ein leistungs-

fähiger Schiffstyp, der unsere Hochseefischer in kurzer Zeit an das internationale Niveau heranschließen ließ. Durch Modernisierungen dem technischen Fortschritt angepaßt, blieben diese Schiffe länger als zwei Jahrzehnte im Dienst.

Die Trawler fischten im Nordmeer, vor der norwegischen Küste, bei Island, in der Nordsee und im Kanal. Sie landeten vorwiegend Frischfisch an, d. h. in Eis gelagerten Kabeljau, Rotbarsch, Köhler und Heilbutt, betrieben aber auch im Verband mit den Loggern Trawlheringsfischerei.

ROS - 205 BERLIN, die in den ersten Jahren unter Führung des erfahrenen Kapitäns Gerd Schulte stand, gehörte oft zu den Schiffen, die durch besondere Initiativen und Leistungen bekannt wurden. So gelang es der Besatzung von Kapitän Schulte auf der zwölften Fangreise des Jahres 1954, in der Nacht vom 22. zum 23. Oktober den Jahresfangplan vorfristig zu erfüllen und den Vorsprung bis zum Ende der dreizehnten Reise am 1. Dezember auf 4 400 Korb auszubauen. Danach machte das Schiff vor der planmäßigen Werftzeit im Dezember noch eine weitere Fangreise. Gleichzeitig mit diesem Ergebnis konnte die Besatzung auf den besten Kostensatz stolz sein.

Nach dem Übergang zur Fernfischerei mit Flottillen von Transport- und Verarbeitungsschiffen und Fangschiffen werden die Trawler auch als Zubringer eingesetzt. Dadurch konnten sie selbst auf so entfernten Plätzen wie Westgrönland, Labrador, Neufundland und dem USA-Schelf mit Erfolg tätig werden.

Weniger beachtet, aber für unsere Hochseefischerei ebenfalls von großer Bedeutung war ihr Dienst, den sie in den letzten Jahren als Transporter leisteten. Ihre Aufgabe bestand jetzt in der Zuführung von Austauschbesatzungen, Ausrüstungen und Vorräten für die modernen, leistungsstarken Heckfänger und in der Entsorgung der Flotte, dem Transport von Fischmehl und Sekundärrohstoffen, sowie in der Rückführung von Besatzungen. Die großen Schiffe selbst konnten so länger am Fangplatz bleiben, wodurch die hochwertigen Grundmittel besser genutzt und die für die Versorgung der Bevölkerung erforderlichen Fangmengen realisiert werden konnten. So trugen die für die Fischerei, die in den zurückliegenden zwanzig Jahren eine revolutionäre Entwicklung genommen hatte, nun doch nicht mehr recht tauglichen Schiffe immer noch zu den Leistungen der Hochseefischerei für unsere Republik bei.

In den letzten Dienstjahren wurde die Öffentlichkeit noch einmal auf ROS -205 BERLIN aufmerksam, als das Schiff von einer Fregatte der Bundesmarine gerammt wurde, die leichtfertig und unseemännisch im Nebel navigierte.

ROS - 205 BERLIN wurde in Sektionsbauweise gebaut. Der Schiffskörper war vollständig geschweißt und durch acht wasserdichte Schotte unterteilt. Wie die meisten Trawler hatte ROS - 205 BERLIN einen starken Kielfall, der es gestattete, den Propeller tiefer anzuordnen. Die Seefähigkeit des Schiffes wurde durch Back und Poop erhöht. An das Poopdeck schloß sich nach vorn ein Deckshaus an, welches an der Backbordseite mit der Bordwand abschloß. Damit wurde Raum für die Unterbringung eines Teiles der Besatzung gewonnen. Weitere 12 der insgesamt 33 Mann starken Besatzung wohnten unter der Back und 10 im achtern Zwischendeck.

Das Schiff erhielt 2 isolierte Fischräume, die durch Stützen mit eingesteckten Schotten horizontal und vertikal in Hocken

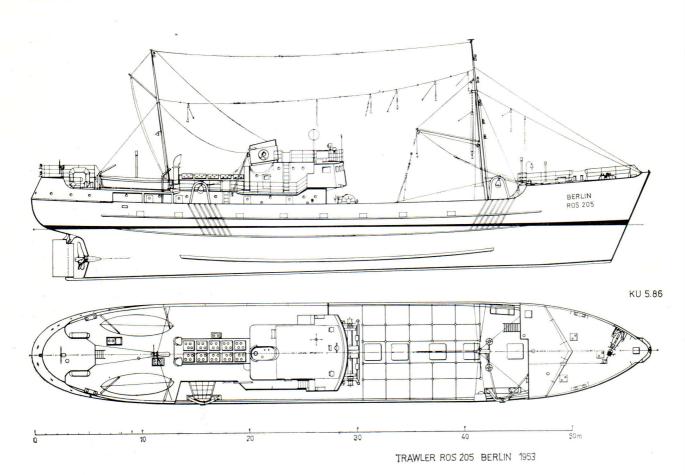
für die Fischlagerung unterteilt wurden und durch 5 Luken zugänglich waren.

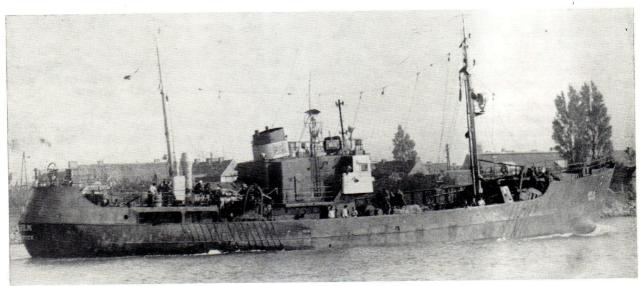
Als hauptsächliche Decksausrüstung war eine Zweitrommel-Netzwinde vorhanden. Die Netzwinde verfügte über 4 Spillköpfe, mit deren Hilfe alle an Deck erforderlichen Arbeiten ausgeführt werden konnten. Mit der Netzwinde wurde auch das originelle Ankergeschirr bedient. Der Anker saß an Backbord in einer oben offenen Ankertasche. Sein Schaft lag auf einem Schweinsrücken. Die Ankerkette, eigentlich nur ein Kettenverlauf, an den beim Ankern die Kurrleine angesteckt wurde, lief über einen Kettenkneifer und Umlenkrolle sowie über eine zweite Umlenkrolle mit einer Bremsvorrichtung zum Kettenfallrohr.

In der ursprünglichen Konzeption waren zwei Barkassen für das Aussetzen der auf dem Poopdeck aufgestellten Ruderboote vorgesehen. Zur Ausführung kamen aber Drehdavits, die später durch Hakendavits mit Spindelantrieb ersetzt wurden. Zuletzt hatte ROS - 205 eine Reihe von aufblasbaren Rettungsflößen.

Das Schiff erhielt ein Brückenhaus aus Leichtmetall. Zur Verbesserung der Sicht nach vorn war dessen Vorderteil mit dem Steuerhaus um ca. 1 m erhöht.

Zum Zeitpunkt der Indienststellung gab es noch keine Radargeräte in unserer Fischereiflotte. Lediglich Funkpeiler und Echolot waren vorhanden, daneben natürlich auch Sender





ten die Schiffe vom Typ I auch je zwei Radargeräte, Decca-Navigator, Echographen und Fischlupe sowie leistungsfähige Kommunikationstechnik. Nach der Ausgliederung aus dem

und Empfänger für Telegrafie und Telefonie. Später erhiel-

aktiven Fischfang wurde die Besatzungsstärke auf 26 redu-

ziert.

Als Antriebsanlage war zuerst ein WUMAG-Diesel eingebaut, ein kompressorloser 8-Zylinder-4-Takt-Dieselmotor mit 677 kW (920 PS), der 1957 durch einen Motor 8 SV 55 U vom VEB Maschinenbau Görlitz ersetzt wurde. Der Antrieb erfolgte

durch einen gebauten dreiflügligen Propeller. Die Drehzahl

ROS - 205 BERLIN hatte gemäß Eintragung im DSRK-Schiffs-

gestellt und zum Abbruch ins Ausland verkauft.

zungsgetriebe auf 105/min, reduziert.

register die Klasse "DSRK KM Eis 4 Fangschiff", einen Bruttoraumaehalt von 587,82 BRT und einen Nettoraumaehalt von 220,58 NRT. Das Schiff war 57,80 m über alles lang, maß zwischen Loten 52,80 und war 9,03 m breit, Der Tiefgang be-

der Hauptmaschine wurde von einem zweistufigen Unterset-

trua 4.00 m und die Dienstaeschwindiakeit 10.5 kn. Am 15. Februar 1977 wurde ROS - 205 BERLIN außer Dienst