

## Mängel unserer Trawler vom Typ II

Unsere volkseigenen Werften sind durchaus in der Lage, brauchbare Fischereifahrzeuge für die Hochseefischerei zu bauen. Das haben sie mehrfach bewiesen. Mit den Neubau-Trawlern vom Typ II sind wir aber noch nicht zufrieden. Wir wenden uns deshalb mit diesem Beitrag an die Neubauerwerften und die HV Schiffbau. Von ihnen fordern wir, daß sie uns einwandfreie, nach dem neuesten Stand der Technik ausgerüstete Schiffe liefern und die uns schon übergebenen Schiffe technisch und nautisch so ausrüsten, daß wir uns restlos auf sie verlassen können und keine Beeinträchtigungen auf den Fangreisen erleben.

Die Mängel an unseren Neubau-Trawlern machen sich hauptsächlich an der technischen und nautischen Ausrüstung bemerkbar; schiffbaulich sind sie in Ordnung. Ein wichtiger Bestandteil eines Trawlers ist die Winde. Wie sieht es aber damit aus? Gefordert wurde von uns, daß die Winden eine Zugkraft von 11 t haben. Da uns die Herstellerbetriebe aber nur Winden mit einer Zugkraft von 8 t liefern konnten, mußten wir uns vorläufig damit zufrieden geben, um unsere Schiffe einsetzen zu können. An und für sich könnte man mit diesen weniger starken Winden arbeiten, wenn sie wenigstens einwandfrei funktionieren würden. Da aber die Schnecken nicht sorgfältig genug bearbeitet und gehärtet worden sind und auch die Bronzelegierung des Zahnrades nicht die richtige zu sein scheint, kam es in letzter Zeit immer wieder vor, daß unsere Trawler nach den ersten Hols auf dem Fangplatz wieder abdrehen und den Heimathafen anlaufen mußten, weil die Winde ausgefallen war. Was für Kosten diese erforderlichen Reparaturen unserem Kombinat verursachen und welche Verluste durch den Fangausfall entstehen, kann man sich leicht vorstellen.

Viel Sorgen bereiten uns auch die Kessel der Heizungsanlagen für die Dampfheizung und die Trankocherei. Nach gewisser Betriebszeit verkoken die Rohre; dadurch haben die Gase keinen Abzug mehr. Die Folge davon ist, daß zu hohe Temperaturen auftreten und dadurch die Feuerräume ausgebrannt werden. Außerdem reicht die Kapazität der Heizungsanlage nur bedingt aus; denn werden die beiden Trankessel gleichzeitig in Betrieb genommen, kann nicht die nötige Hitze erzeugt werden. Ein vergrößertes Feuergeschirr mag vielleicht die Nachteile unserer jetzigen Anlagen auf unseren Neubau-Trawlern ausschalten.

Die Hauptantriebsmaschine entspricht im allgemeinen unseren Anforderungen. Wünschenswert wäre allerdings, daß die Kühlwasser-, die Lenz- und die Ölpumpe wie bei den Trawlern vom Typ I an die Hauptantriebsmaschine angeschlossen wären. Gleichfalls hat sich ein Bronzebezug auf der Schwanzwelle bei den Trawlern des älteren Typs vorteilhaft ausgewirkt, denn dadurch wurde das Anfressen der Schwanzwelle weitgehend herabgemindert. Es ist anzustreben, daß auch die Schwanzwellen der Neubau-Trawler an der Stelle, an der sie in der Buchse lagern, mit einem solchen Bezug versehen werden.

Kritik muß auch an der von der RFT hergestellten Fahrtmeßanlage geübt werden. Was nützt uns denn solche Anlage, wenn sie gerade die für einen Trawler so wichtigen Schleppgeschwindigkeiten nicht mehr anzeigt? Beim Arbeiten des Schiffes in See kommt es außerdem immer wieder vor, daß Luft in die Rohre der Anlage eindringt. Da Luft mehr zusammengedrückt werden kann als Wasser, ist dadurch kein einwandfreies Anzeigen der Geschwindigkeit mehr gewährleistet. Folglich

müssen die Rohre immer wieder durchlüftet werden, damit die Fehlerquellen beseitigt werden.

Ein wichtiger Teil der Ausrüstung unserer Naubau-Trawler, der überhaupt nicht unseren Anforderungen entspricht, ist die als 100-Watt-Station gebaute Funkanlage. Mit dieser Anlage ist noch nicht einmal die fernmündliche Verbindung von der Nordsee zum Heimathafen gewährleistet. Kommt die Verbindung wirklich einmal zustande, kann man es als großes Glück bezeichnen. Außerdem ist der Röhrenverbrauch der Funkanlage viel zu groß. Es ist schon verschiedentlich vorgekommen, daß während einer einzigen Reise der gesamte Röhrensatz ausgewechselt werden mußte. Sollte das nicht die zuständigen Fachleute aufmerksam machen und veranlassen, darüber nachzudenken, wie sie uns eine zufriedenstellende Funkanlage liefern können?

## Die „Rostock“ pflegt alte Tradition

Auf Anregung des Kapitäns Beykirch und seines ersten Offiziers Just entschloß sich die Seereederei, dem alten Schiffbauer- und Seemannsbrauch folgend, am Bug der „Rostock“ eine Galionsfigur anbringen zu lassen (siehe untenstehendes Foto). Sie stellt die Göttin des Glückes dar und ist aus durchsichtigem Plasta modelliert. Den Entwurf zu der Figur lieferte nach alten Unterlagen von Segelschiffen der Kollege Dedow von der Seereederei. Die Montage am Bug erfolgte in der Neptun-Werft. Bei Dunkelheit läßt sich die Galionsfigur durch Lampen von innen erleuchten.

Die Besatzung der „Rostock“ begrüßt diese wirkungsvolle Verschönerung ihres Schiffes und ruft die Besatzungen der anderen Schiffe zum „Wettbewerb um die schönste Galionsfigur“ auf.

A. Lirpa

