

## Baubericht Kümo 500 der DSR

Sommer.2005

Inhalt:

1. Warum dieser Kümo ( Recherche zu den Bauunterlagen )
2. Informationen zum Original
  - 2.1. Geschichte
  - 2.2.technische Informationen
- 3.Baugeschehen
  - 3.1. Bauplanung und Materialbeschaffung
  - 3.2. Bau des Rumpfes
  - 3.3. Bau der Aufbauten
  - 3.4. Bau der technischen Anlagen-Decksrüstung.
  - 3.5. Farbgebung

### 1. Warum sollte es dieses Schiff sein?



Diese Schiffe kenne ich noch als Kind. Wir waren oft in Wismar im Hafen und haben unsere Köpfe in die Bullaugen gesteckt und uns mit den Besatzungsmitgliedern unterhalten. Seit längerer Zeit ist es mein Bestreben, Modelle von Originalen zu bauen, die nicht oder wirklich äußerst selten auf den Gewässern zu sehen sind. Des Weiteren spielen Größe und Gewicht auch eine nicht unerhebliche Rolle. Ich will auch von den Baukastenmodellen abgehen.

Bei der Suche nach einem geeigneten Schiff fand ich dann in meinem

Bauplanarchiv den Plan des Kümo 500. Da der Plan sehr alt, keine gute Qualität hat und wenig aussagekräftig ist, beschloss ich, mich um genauere Unterlagen zu kümmern. Ich durchsuchte meine alten DDR – Bücher nach Hinweisen und Bildern. Aus den darin veröffentlichten Berichten und Statistiken über die DSR (Deutsche Seereederei Rostock) erfuhr ich dann auf welchen Werften dieser Kümo gebaut wurde. Das waren einmal die Peenewerft „Wolgast“ mit den ersten sechs Schiffen und danach die Elbwerft „Boizenburg“ mit den restlichen.

Als nächstes schrieb ich 1999 einen Brief an die Geschäftsführung der Werft mit der Bitte um Unterstützung. Im April 1999 erhielt ich von dort Antwort mit den Kopien des Linienriss und des Generalplans. Meine weiteren Schritte führten mich dann auf die Elbwerft „Boizenburg“. Dort angekommen musste ich leider feststellen, dass die Werft nicht mehr existierte. Aber auch hier hatte ich Glück. Ich traf dort einen verständnisvollen Mitarbeiter (in ABM und ehemaliger Werftingenieur), der für mein Anliegen ein offenes Ohr hatte. Neben seiner Tätigkeit, das Archiv zu ordnen, half er mir bei der Suche nach den Unterlagen für den Kümo. Wir verbrachten einige Stunden in den Räumen, in denen das gesamte Zeichnungsmaterial der Werft unsortiert eingelagert war. Gemeinsam fanden wir auch einiges an Unterlagen. Dabei wurden interessante Zeichnungen zu Tage gefördert. Ich erhielt einiges an Zeichnungen über die Exportvariante für Albanien.

Das nächste Problem kam dann mit dem Kopieren. In Boizenburg fanden wir keine Firma, die uns schnell und unbürokratisch diese originalen Transparente kopierte konnte. Ich hatte aber noch Beziehungen in Wismar zu einem Kopierbetrieb. Der Kollege in Boizenburg überließ mir die wertvollen Originaltransparente, mit denen ich dann nach Wismar zum Kopieren fuhr.

Beim Surfen im Internet fand ich eine Seite mit einem Artikel zur Geschichte und Entwicklung der Kümo 500 aus Wolgast. Ebenfalls übers Internet suchte ich dann den Autor des Artikels. In Wolgast wurde ich dann auch fündig und fand einen entsprechenden Eintrag im Telefonbuch. In der Hoffnung den Richtigen erwischte zu haben, rief ich dort an. Ich hatte wieder mal Glück. Es war der Autor dieses Artikels. Am Telefon erklärte ich ihm mein Anliegen diese, „seine Kümo“, als Modell zu bauen. Herr Strobel war bei der DSR und arbeitete in der Abteilung der Kümo. Er stellte mir eine Vielzahl Original-Fotos von den Schiffen und deren technischen Baubeschreibungen zur Verfügung. Da das alles sehr seltene unwiederbringliche Originale waren, kopierte ich sie mir und schickte die Originale nach Wolgast zurück. Die Beschaffung der Unterlagen für die 3t. Bordwippkrane gestaltete sich noch schwieriger. Diese Kräne wurden in Schwerin in den Klement Gottwald Werken entwickelt, aber im Kranbau Eberswalde gebaut. Aber die Marketingabteilung des Kranbaus in Eberswalde war ebenfalls sehr kooperativ und versorgte mich mit den benötigten Zeichnungskopien. Anfang 2004 hatte ich dann so alle Unterlagen beisammen, die ich meiner Meinung nach für den Bau des Modells benötigte.

## **2.Informationen zum Original**

### **2.1.Geschichte**

Für die Erweiterung der Handelsflotte der DDR gab der VEB DSR im Jahre 1953 eine Serie von sechs Küstenmotorschiffen an den VEB Peene-Werft Wolgast in Auftrag, deren erstes Schiff beim Stapellauf im August 1955 den Namen „Wolgast“ erhielt. Auch die Schwesterschiffe wurden in diesem Jahr fertiggestellt und der DSR übergeben. Die Schiffe sind hauptsächlich für den Einsatz in der Ost- und Nordsee sowie für den Kanaldienst innerhalb der großen Küstenfahrt bestimmt. Weitere elf Küstenmotorschiffe wurden im VEB Elbwerft Boizenburg in Auftrag gegeben, die eine Weiterentwicklung der Schiffe der Peene – Werft darstellten. Die 500-tdw-Küstenmotorschiffe bildeten die Grundlage für die Entwicklung eines solchen Schiffstyps mit 800 tdw. Von den elf Boizenburger 500 tdw Kümos wurden die letzten zwei am 22.02.1957 nach Albanien exportiert.

### **2.2. Technische Informationen**

Nach den vom Auftraggeber gestellten Bedingungen ergaben sich bei einer Tragfähigkeit von 500 t und einem Fahrtbereich von 2500 sm folgende Hauptabmessungen:

Länge ü. a.:	49,90 m
Länge p. p.:	45,00 m
Breite auf Spanten:	8,20 m
Seitenhöhe:	3,75 m
mittlerer Tiefgang bel.:	3,10 m
Tragfähigkeit:	500 t
Freibord hierbei:	0,663 m
Displacement:	845,8 t
Antriebsleistung:	400 PSe
Geschwindigkeit:	9,5 kn
Besatzung:	11 Mann

Das Einschrauben-Motorfrachtschiff ist ein Volldecker mit Back und Poop und mit achtern liegender Maschinenanlage.

Die Vorräte an Treiböl sind für 23 Tage, an Proviant für 20 Tage und an Frischwasser für 26 Tage bemessen.

Die wurden nach den Klassifikationsvorschriften der DSRK und unter deren Aufsicht gebaut und erhielten die Klasse: AIK ( Eis ) „ mit Freibord“.

An Ladungsarten waren alle im Nord – Ostseebereich anfallenden Güter zu transportieren. Holz und Holzwaren, Bulkladungen wie Kohle, Erz, Kali, Kaolin, Futtermittel und Getreide, Metalle, traditionelles Stückgut, Autos Segelyachten, Pflanzen und Schwergut.

Dementsprechend war ein Laderaum mit zwei Luken vorhanden. Zu Unterstützung der Be- und Entladung waren zwei elektrisch betriebene Bordwippkräne mit einer Hubkraft von je 3t an Bord. Die Besatzung war in Zweimannkammern untergebracht. Lediglich für den Kapitän, den Steuer- mann und den Chief waren Einmannkammern vorhanden. Der durch das zwei Wachsystem bedingte 12 Stunden-Arbeitstag dehnte sich oft auf 16 bis 18 Stunden aus und stellte hohe physische Anforderungen an alle Besatzungsmitglieder.

### **3. Baugeschehen**

#### **3.1. Bauplanung und Materialbeschaffung**

Ich habe vor, den Rumpf in der klassischen Holzbauweise auf Spanten zu bauen, da nur ein Modell gebaut werden soll. Es sei denn, es finden sich noch Interessenten, die die anderen Bauvarianten auch bauen wollen. Nur dann lohnt sich für mich der Bau einer Form.

Die Spanten wurden mittels moderner Kopiertechnik kopiert. Dabei ist der Kopiervorgang genau auf Maßhaltigkeit zu überwachen. Diese Kopien wurden ausgeschnitten und auf 6 mm Sperrholz geklebt. Danach werden die Spanten und die Bug und Hecksektion mit allen notwendigen Ausschnitten ausgesägt. Ganz besonderes Augenmerk ist auf das Hellingbrett zu legen. Es muss sehr stabil sein um sich beim Beplanken nicht zu verziehen. Sollte das passieren, ist leider viel Arbeit umsonst gewesen. Denn ein verzogener Rumpf lässt sich nicht wieder gerade biegen. Zum Beplanken habe ich Leisten 3 x 5 - 7 mm genommen. Den Beschaffungsmöglichkeiten sind keine Grenzen gesetzt. Ich habe mir nach Silvester die Leisten von den Feuerwerksraketen gesammelt und dann mit meiner Kreissäge auf die benötigten Maße gesägt. Man kann aber auch im Baumarkt oder Modellbauladen diese Leisten für viel Geld kaufen. Zum verleimen habe ich dann wasserfesten Holzkaltleim verwendet.

01.2006

Nach einer längeren Winterpause bin ich nun endlich seit Januar wieder tätig. Ich habe mich nun doch entschlossen, eine Form zu machen und einen Polyesterrumpf zu verwenden. Die notwendigen Arbeiten stocken jedoch auf Grund der noch sehr winterlichen Temperaturen. Diese Arbeiten kann ich leider nur außerhalb meines Kellers ausführen. Daher verzögert sich die Erstellung des Rumpfes noch bis zum Sommer.

In der Zeit bis dahin habe ich bereits mit der Anfertigung der Aufbauten begonnen. Sie werden aus 0,5 bis 2,5 mm ABS gefertigt. Hierbei ist die Frontseite der Aufbauten eine Herausforderung. Sie ist nämlich an keinem Punkt geradflächig, weder seitlich noch in der senkrechten.

(Wird in loser Folge fortgeführt.)

Bernd Zawadzinski