

EBERHARD CZAYA



**HAFEN
SCHIFFE
KAPITÄNE**





BAND 22

EBERHARD CZAYA

HAFEN, SCHIFFE, KAPITÄNE



Ein Buch über die Seestadt Rostock

DER KINDERBUCHVERLAG BERLIN

Einband und Illustrationen von Karl-Heinz Birkner
FOTOS: ZENTRALBILD

Alle Rechte vorbehalten

PRINTED IN THE GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC

Lizenz-Nr. 304-270/69/61-(10-VII C)

Satz und Druck: Sachsen-Druck Plauen · 1. Auflage

ES 9 F

Für Leser von 12 Jahren an



EINE REISE WERT

Rostock – altherrwürdige Stadt am Meer! Von hier nahmen vor Hunderten von Jahren hanseatische Koggen ihren Kurs bis nach Rußland, Norwegen und England. In den noch verbliebenen winkligen Gassen und in den von mattem Licht erfüllten

Hallen der Kirchen kann man den Hauch des Vergangenen ahnen.

Und doch ist sie jung, die stolze Stadt, und das verdankt sie dem großen Aufbauwerk der letzten fünfzehn Jahre. Es waren Arbeiter und Fischer; Matrosen, Kapitäne und Schiffsingenieure; Straßenbauer und Hafenarbeiter; Architekten und Stadtplaner – es waren Menschen, die das Ziel einer besseren Zukunft vor Augen hatten. Und ihr vereintes Zupacken gab ihnen die Kraft, aus den Ruinen, die der 2. Weltkrieg hinterlassen hatte, ein neues, schöneres Rostock zu erbauen.

Wer mit offenen Augen das Treiben betrachtet, wer empfänglichen Sinnes in den Ostseewind hineinlauscht – wird des mitreißenden Zusammenspiels der Menschen auf den Kränen und Piers, den Werften und Schiffsdecks gewahr. Im Aufblitzen der Schweißgeräte wie im tastenden Schein der Leuchtfeuer, im Dröhnen der Niethämmer wie im Heulton der Sirenen vermischen sich Schweiß und Atem der Bauherren unserer Zeit, die Sozialismus heißt.

Der Maler greift zu Pinsel und Palette; der Fotograf stellt die Kamera ein; der Musiker nimmt den Notenblock zur Hand; der Schriftsteller setzt die Feder an. Sie alle zeichnen mit ihren Mitteln ein Bild von dem großartigen Werk, um unseren Nachkommen zu sagen:

Seht! So wuchs das Tor zur Welt. Wo einst Sportboote gebaut wurden, entstehen heute unsere

Ozeanriesen; wo einst Wald und Weide waren, ankern heute die Frachter aus aller Welt.

Auf unserer volkseigenen Handelsflotte fährt die Jugend hinaus aufs Meer zu anderen Völkern im weiten Erdenrund. Die Schiffsbäuche sind vollgeladen mit den Gütern, die Arbeiterhände in Deutschland oder China, in Guinea oder Brasilien schufen. Am Mast dieser Schiffe flattert die schwarzrotgoldene Fahne mit Hammer, Zirkel und Ährenkranz; am Heck steht in weithin sichtbaren Buchstaben der Name der Stadt, deren Hafen ihnen Heimat ist: Rostock!

Nehmt dieses Büchlein zur Hand, wenn ihr Näheres über Rostock erfahren wollt – über seinen Hafen, seine Werften, sein Fischkombinat und über viele andere Einrichtungen dieser weltoffenen Stadt am Ostseestrand! Vielleicht bekommt der eine oder andere Lust, selbst ein Schiffsbauer zu werden oder gar als Matrose, als Fischer zur See zu fahren? Oder wie wäre es mit einer Ferienfahrt durchs Mittelmeer, zur Adria, entlang der klippenreichen Küste Griechenlands, vorbei am prächtigen Gestade Albaniens, quer durch die sagemuwobene Ägäis, die Dardanellen hin zum Bosphorus, zur uralten Stadt Istanbul? Unsere schmucken Urlauberschiffe laden ihre Gäste ein. Der Weg dorthin aber führt über Rostock.

Rostock ist eine Reise wert. Das wird jeder erkennen, der dieses Büchlein gelesen hat.

MIT WIND UND SEGEL

Wen packt nicht die Sehnsucht nach fernen Ländern und Meeren, wenn er am Hafen steht und Schiffe mit den Flaggen aller Nationen hinaus auf die offene See gleiten sieht, bis sie am Horizont den Blicken entschwinden? Wer möchte nicht dabei sein – allen Stürmen zum Trotz?

In Rostock und Warnemünde, auf dem benachbarten Fischland und dem Darß gibt es Familien, deren Söhne seit Generationen zur See fahren. Mancher Matrose auf unseren modernen Schiffen kann von den Abenteuern seiner Vorväter berichten, die im Kampf gegen die Launen des Meeres ihren Mann stehen mußten – damals, als es noch keine Dampf- und Motorschiffe gab, kein Echolot, keinen Funk, kein Radar- und Peilgerät. Damals, zur Zeit der Segelschifffahrt.

Das Bündnis der Hanse

Die Seestadt Rostock und ihre Schifffahrt kann auf eine vielhundertjährige Geschichte zurückblicken. Ihre erste große Blütezeit erlebte sie im Mittelalter.

Schon im 13. Jahrhundert entfalteten die Rostocker Kaufleute einen lebhaften Seehandel. Sie beteiligten sich an den berühmten Messen in Skanoer,

Falsterboe und Landskrona auf der Halbinsel Schonen (damals dänisch, heute schwedisch), die alljährlich im Anschluß an die Heringssaison stattfanden. 1251 erwarben die Rostocker Ratsherren vom dänischen König ein Sonderprivileg für den Schonenhandel, das ihnen sogar eine eigene Gerichtsbarkeit im fremden Lande zugestand. Ihre Schiffe segelten weiter nach Visby auf Gotland und nach Reval (heute Tallin) am Finnischen Meerbusen, den damaligen Haupthandelsplätzen im nördlichen Ostseeraum.

Als der Handel sich immer mehr ausweitete, schlossen sich die norddeutschen Städte in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts zur „Unio hanseatica“, dem Hansebund, zusammen. Vereint waren sie stärker und konnten ihre Handelsinteressen im Ausland wie im Inland besser schützen. Ihr Kampf richtete sich besonders gegen die Übergriffe des Feudaladels, gegen solche Könige und Kaiser, Herzöge, Fürsten und andere Herrscher, die die Kaufleute in ihren Rechten zu beschränken suchten.

Rostock nahm nach Lübeck die führende Stellung in dem Bündnis der Städte ein. Im ganzen Ostseeraum wurden die Waren nach Rostocker Maß gemessen und mit Lübecker und Rostocker Währung bezahlt.

Die hanseatischen Handelsrouten verbanden die west- und südeuropäischen Märkte mit den Ländern im Ostseeraum. Eine große ostwestliche



Eine Hulk (um 1400)

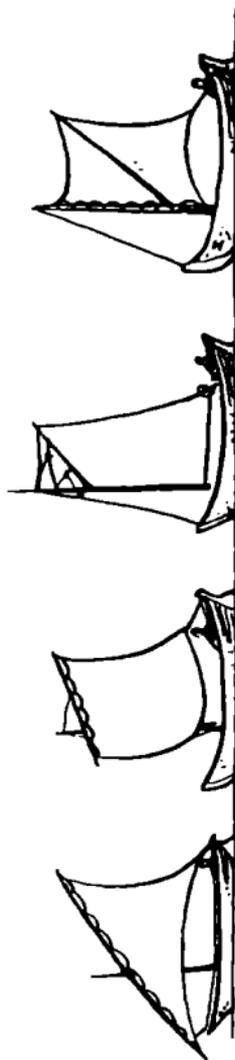
Handelsstraße führte von Nowgorod am Ilmensee nach Brügge, London und Bergen. Aus Brügge, dem großen Umschlaghafen in Flandern, kamen die vielfältigen Erzeugnisse der südlichen Länder: Seidenstoffe, Südfrüchte, Öl, Meersalz und vor allem Weine. England verkaufte Wolle, Tuche und Kohle. Rußland und die baltischen Länder lieferten Pelze, Häute, Wachs, Honig, Hanf, Leinsamen, Flachs, Holz, Teer, Getreide. Schweden schickte Eisen- und Kupfererze, Fische und Pferde; Jütland vor allem Fette. Die Austauschwaren Norwegens waren Fische und Häute. Rostock selbst

verfrachtete die Erzeugnisse des eigenen Handwerks und der mecklenburgischen Bauern, wie Bier und Bauholz, Werkzeuge, Waffen, Getreide und Mehl; aber auch viele Waren, die Rostocker Kaufleute aus den anderen Ländern bezogen hatten, wurden im Zwischenhandel mit großem Gewinn in klingende Münze umgesetzt.

Immer stattlicher und vollkommener wurden die Schiffe. Die Größe der dickbäuchigen Koggen stieg von 30 auf 100 Registertonnen. Ein festes Steuerruder am Achterstegen und zwei hohe Maste mit Körben verstärkten die Seetüchtigkeit. So gelangten sie mit zunehmender Sicherheit an ihren Bestimmungsort.

Mit der Größe der Schiffe stieg auch der Wert der Ladung. Allein im Jahre 1368 beförderten Rostocker Schiffe 20000 Stück flandrischen Tuches auf die Märkte rund um die Ostsee. Der Warenstrom nahm bereits beträchtlichen Umfang an.

Aus dem Gewinn des blühenden Handels schöpften die Kaufleute ihren Reichtum. Auch das Handwerk erlebte einen großen Aufschwung. Der Wohlstand der Händler und Meister spiegelt sich in den herrlichen Baudenkmalern der damaligen Zeit wider: den Kirchen, den Wehrmauern, den Toren und Türmen, den üppig verzierten Bürgerhäusern. Einige von ihnen haben als Wahrzeichen der Seestadt die wechselvollen Jahrhunderte bis heute überdauert. Sie zählen zu den schönsten Bauten der deutschen Backsteingotik.



Lateinsegel

Luggersegel

Gaffelsegel

Sprietsegel

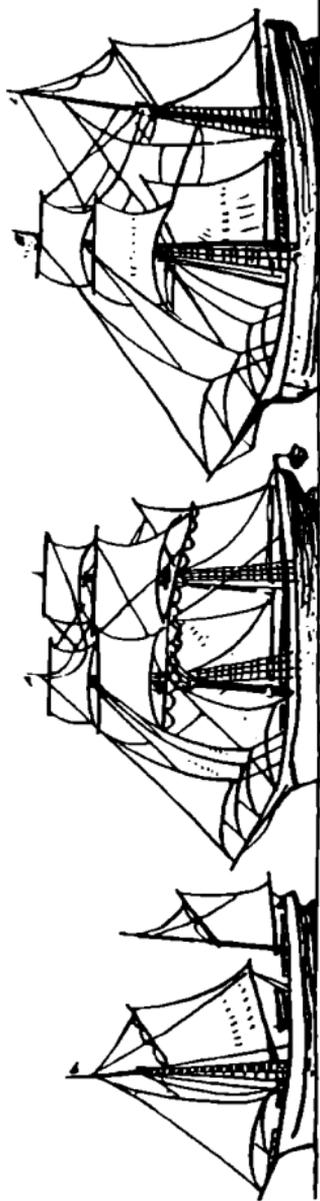


Kutter

Tjalk

Jacht-Galioot

Ewer



Lugger

Schonerbrigg

Toppsegelschoner



Marssegelschoner

Gaffelschoner

Brigg

Aber schon im 15. Jahrhundert zeichnete sich der Niedergang ab. Die Hanse begann an Bedeutung zu verlieren. Während die Nachbarstaaten erstarkten, blieben die deutschen Lande zersplittert und wirtschaftlich rückständig. Der Schwäche des damaligen Deutschlands erlag auch das Bündnis der Städte. Rußland, Skandinavien, England und Holland entzogen sich ihrer Vormundschaft.

War die Hanse einst so mächtig, daß sie sogar auf die Einsetzung der dänischen Könige Einfluß nehmen konnte, mußte sie nun zusehen, wie das dänische Königshaus die hanseatische Schifffahrt an einer ihrer empfindlichsten Stellen traf: Lief früher der Verkehr auf den Meeren ungehindert, so verlangte Dänemark seit 1429 am Sund, jener Meerenge zwischen Nord- und Ostsee, eine Zollgebühr (Sundzoll).

Schlimmes widerfuhr Rostock auch im Dreißigjährigen Krieg. Als sich die Schweden südlich der Ostsee festsetzten, erhoben sie in Warnemünde von 1632 an auf alle ein- und ausgehenden Waren einen Zoll von 10 bis 20 Prozent (Schwedenzoll).

Warnemünde war schon damals der Vorhafen der Seestadt. Da die größeren Schiffe nicht die Warnow aufwärts bis Rostock fahren konnten, wurden hier die Waren umgeladen. Um sich Warnemünde als Vorhafen zu sichern, hatten die Rostocker Ratsherren den Ort im Jahre 1323 käuflich erworben.

Bedeutete bereits der Schwedenzoll für den

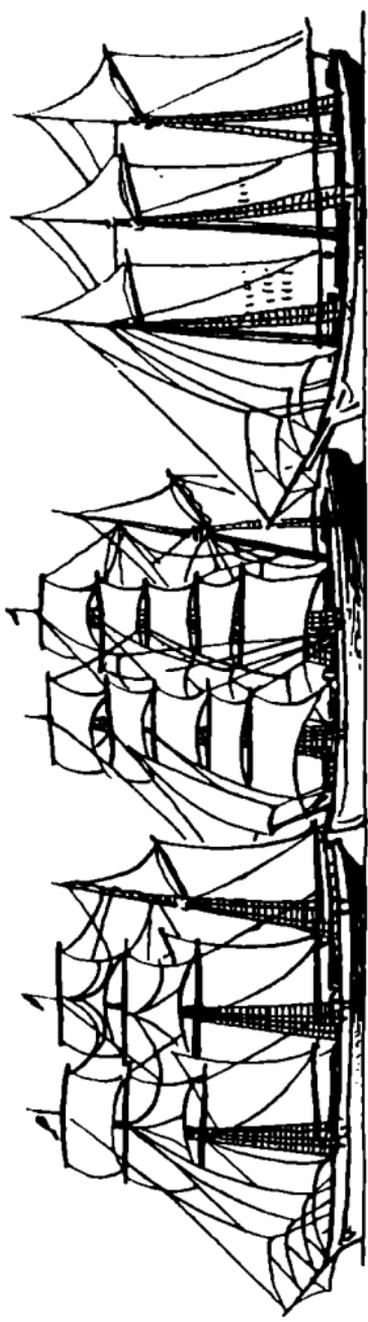
Rostocker Seehandel eine unerträgliche Belastung, so vollendeten die direkten Kriegseinwirkungen – Blockade, Zerstörungen, Plünderungen – den Ruin. Der Schiffsbestand der Stadt sank von 123 Schiffen im Jahre 1635 auf 31 Schiffe im Jahre 1712.

Rostock wird Getreidehafen

Die zweite große Blütezeit Rostocks und anderer Ostseehäfen setzte ein, als 1748 der Schweden-Zoll fortfiel. Ein besonders lebhafter Handel entwickelte sich mit England. Hier entstanden im 18. Jahrhundert die ersten Industriegroßstädte der Welt. Die verarmte bäuerliche Bevölkerung wanderte in die Städte ab, um in den Fabriken ihr Brot zu verdienen. Das Land der Bauern eigneten sich die Großgrundbesitzer an. Sie hatten am Ackerbau kein Interesse. Da an der Schafzucht mehr zu verdienen war, wandelten sie die Felder in Weideland um. Mit der Verkleinerung der Ackerfläche und dem Anwachsen der Städte benötigte England große Mengen Getreide aus dem Ausland. Mecklenburg und Preußen wurden für England wichtige Getreidelieferanten.

In dem Rekordjahr 1845 wurden 1 035 000 Zentner Getreide über Rostock verfrachtet.

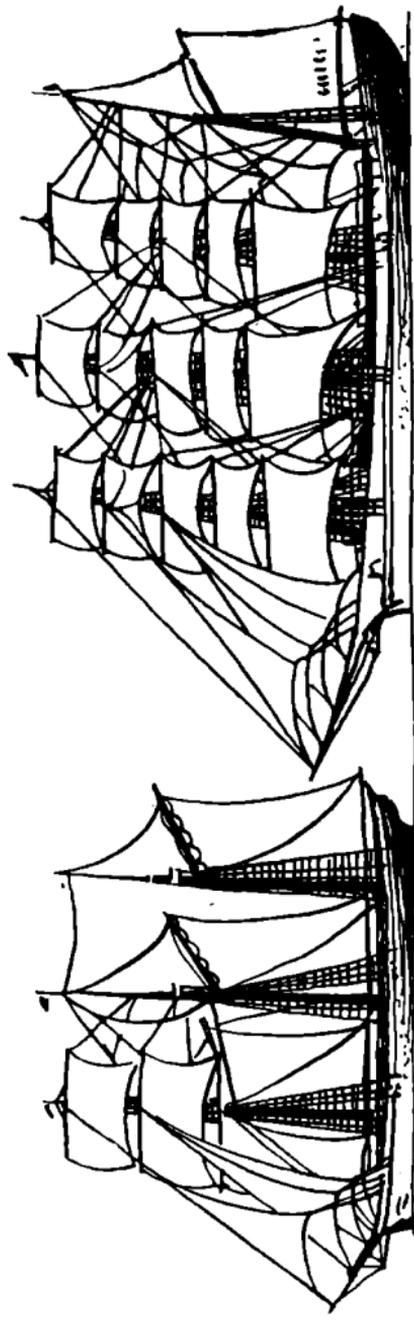
Die Rostocker Flotte wuchs zu stattlicher Größe an. Nur ein Drittel der unter Rostocker Flagge laufenden Schiffe gehörte jedoch Rostocker Bür-



Schoonerbark

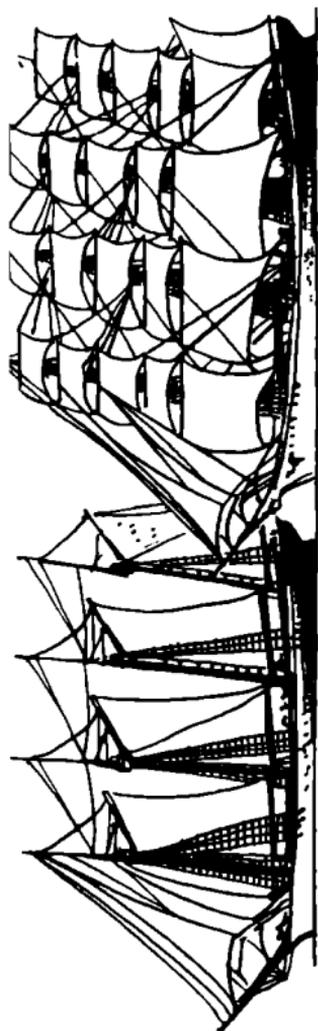
Bark

Dreimast-Gaffelschoner



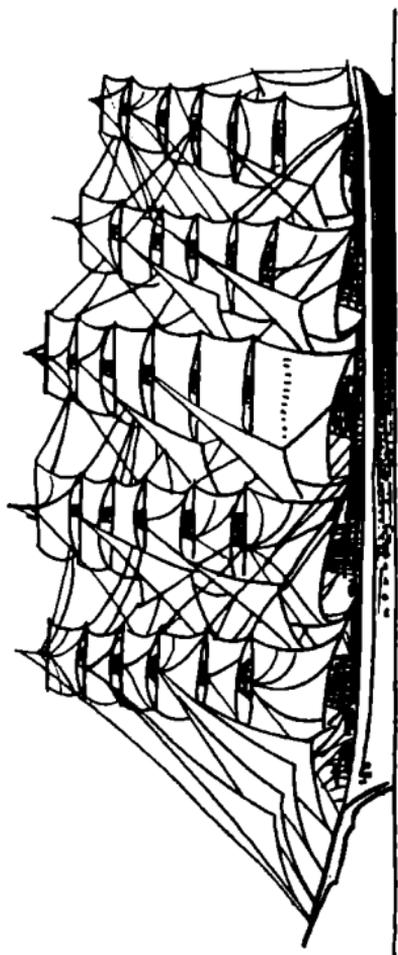
Dreimast-Marsegelschoner

Viermast-Bark



Viermast-Schoner

Viermast-Vollschiff



Fünfmast-Vollschiff

gern. Der Hafen beheimatete damals auch die Schiffe, die Eigentum der Reeder aus Dändorf, Dierhagen und vom Fischland waren.

Da der Rostocker Handel trotz seines beträchtlichen Umfanges nicht ausreichte, um den vielen Schiffseigentümern, die unter Rostocker Flagge fuhren, Ladung zu geben, übernahmen sie Transportleistungen zwischen anderen Häfen – „Charterdienste“, wie wir im heutigen Sprachgebrauch sagen würden. In den kleineren Ostseehäfen gab es Ladung genug.

Rostock wurde auch zu einem wichtigen Knotenpunkt für den Passagierverkehr mit England und Rußland. In einem Werbeprospekt aus dem Jahre 1853 können wir lesen:

„Die neuen eisernen Schraubendampfschiffe der Rostocker Dampfschiffahrtsgesellschaft

Erbherzog	Großfürst
Friedrich Franz	Constantin
Capt. F. Kossow	Capt. J. F. Zeltz

werden in diesem Jahr regelmäßig Verbindung zwischen Rostock und St. Petersburg (heute Leningrad – d. Verf.) unterhalten, und zwar zur besonderen Bequemlichkeit der Reisenden und zur raschen, billigen Beförderung der Güter direkt von Stadt zu Stadt, ohne Umladen in Warnemünde oder Kronstadt, wodurch alle Nebenkosten und Aufenthalte gänzlich vermieden werden.

Zur Erzielung höchstmöglicher Sicherheit sind die Schiffe so konstruiert, daß jedes derselben fünf

wasserdichte Abteilungen bildet, und haben sie den Vorzug vor Räderdampfschiffen, daß sie außer ihrer kraftvollen Maschinen mit kompletter Schonertakelage und Segeln versehen sind.“

Mit den neu erbauten Eisenbahnlinien konnte man von Rostock in zehn Stunden Hamburg, Berlin und Magdeburg erreichen. Nach Hamburg, Leipzig und Braunschweig gelangte man „in einem Tag“, wie es in der Werbeschrift der Reederei hieß.

Das Ende der Segelschiffahrt

Die geruhsamen Zeiten der Postkutsche und der Segelschiffahrt gingen ihrem Ende entgegen. Doch Rostock konnte mit der technischen Entwicklung nicht Schritt halten. Als sich die englischen Unternehmer schon überwiegend auf die Dampfschiffahrt umgestellt hatten, herrschte in Deutschland noch die Segelschiffahrt vor.

Jahrelang hatten die Reeder der Ostseehäfen auf die Beseitigung des Sundzolls gewartet. 1857 war es endlich soweit. Der Nutzen war jedoch gering. Denn jetzt waren die deutschen Segelschiffe den englischen Dampfern unterlegen. Die Engländer, die nun auch in die Ostsee eindrangten, arbeiteten mit der modernen Technik billiger und schneller.

Auch die Entwicklung, die sich im Inland vollzog, hatte für Rostock schwerwiegende Folgen. Deutschland wurde, wie England fast ein Jahrhundert zu-



Ozeandampfer
(Radschaufeldampfer, kombiniert mit Segeln –
Mitte 19. Jahrhundert)

vor, ein moderner und volkreicher Industriestaat. Rostock verlor damit seinen wichtigsten Exportartikel. Das mecklenburgische Getreide konnte nun in den eigenen Großstädten günstig abgesetzt werden, während sich England der neuen überseeischen Lieferanten bediente.

Hamburg, Bremen und Stettin (heute Szczecin) hatten von der Industrialisierung Gewinn. Für Rostock, das den Getreideumschlag verloren hatte, war dagegen die industrielle Entwicklung nachteilig. Die großen kapitalistischen Unternehmen leiteten ihre Waren vor allem über die Nordseehäfen. Hamburg und Bremen überflügelten bald die einst bedeutenden Ostseehäfen.

In Hamburg und Bremen sammelte sich das Kapital in den Händen einiger großer Reedereien, die nunmehr in wenigen Jahrzehnten die Segelschiffe durch Dampfer und Motorschiffe ersetzen.

Rostock und die meisten anderen Ostseehäfen konnten der einheimischen Schifffahrt keine ausreichenden Aufträge mehr bieten. In ihrer Not gaben die Segelschiffsreeder ihre Bindung an die Heimathäfen auf. Durch „Auswandern“ konnten sie vorübergehend ihre Existenz retten; es war aber nur ein Aufschieben des unabwendbaren Niederganges.

Die Rostocker Schiffe beteiligten sich besonders stark an der Mittelmeerfahrt. Sie beförderten vor allem Getreide von den russischen Schwarzmeershäfen nach England. Als auch hier das Dampfschiff Einzug hielt, wichen die Segelschiffe auf noch größere Fahrten aus. Eigens für die tropischen Meere wurden sie gekupfert und verzinkt. Bei den wachsenden Entfernungen blieben sie immer länger auf See. Noch um 1850 lief jedes Rostocker Schiff wenigstens einmal im Jahr den Heimathafen an; um 1860 war es nur noch jedes zweite, 1870 nur noch jedes dritte Schiff.

Nach 1880 hatte überall auf der Welt das Dampfschiff das Segelschiff verdrängt. Das Ende der Segelschifffahrt war damit gekommen.

Noch im Jahre 1874 stand die Rostocker Flotte nach der Zahl der Schiffe hinter Hamburg an zweiter, nach dem Rauminhalt hinter Hamburg und Bremen an dritter Stelle. Doch mit den ausbleibenden Aufträgen ging die Schifffahrt in Rostock ständig zurück. Die überalterten, morschen Fahrzeuge wurden aufgegeben. Es fehlte

an Geld, um im gleichen Umfange wie in Hamburg, Bremen und einigen anderen Häfen die ausfallenden Segelschiffe durch Dampfer zu ersetzen.

1914 war Rostock nach der Größe seiner Flotte auf den siebenten Platz in Deutschland zurückgedrängt worden. Der einst blühende Hafen hatte über die Hälfte seines Schiffsbestandes eingebüßt.

Nicht besser war es um die Personenschifffahrt bestellt. Schon nach wenigen Jahren gingen die Linien nach London und St. Petersburg wieder ein.

Die kapitalkräftigen Schiffsunternehmer von Hamburg und Bremen zogen über Elbe und Havel den Verkehr von fast ganz Südwestmecklenburg und Westbrandenburg an sich, während sich Ostmecklenburg (Vorpommern) und Ostbrandenburg über die Oder hin Stettin zuwandten.

Die zwischen Lübeck und Stettin gelegenen Seehäfen waren insofern benachteiligt, als ihnen die günstigen Wasserstraßen zum Binnenmarkt, zum wirtschaftlichen Hinterland, fehlten. Hier bildet der Baltische Landrücken eine strenge Wasserscheide. Seit langem wurden zwar Vorhaben zum Bau eines Kanals von der Elbe nach Rostock oder Wismar diskutiert; den Worten folgten jedoch niemals Taten.

So blieben die Häfen rückständig – rückständig wie das gesamte Land Mecklenburg. Bis zum Jahre 1945 . . .

KURS HEIMATHAFEN

Die Lebensgeschichte des alten Kapitäns

Heute gibt es nur noch wenige Menschen, die auf den Planken eines Segelschiffes groß geworden sind. Einen von ihnen trafen wir in Warnemünde, dem Vorhafen von Rostock. Es ist der 73jährige Kapitän Wilken, der 1901 auf einer Brigg als Schiffsjunge anmusterte. Wenn er von seinen aufregenden Erlebnissen erzählt, herrscht atemlose Spannung in der Runde. Eine längst vergangene Epoche wird noch einmal lebendig.

Unzählige Male durchsegelte Kapitän Wilken die Meere der Welt: „Um die Jahrhundertwende führte uns eine Schiffsreise oftmals rund um die Erde. Von Deutschland fuhren wir durch den Atlantischen und den Indischen Ozean nach Australien. Nachdem wir dort unsere Fracht gelöscht hatten, segelten wir zumeist leer durch den Stillen Ozean nach Chile, wo Salpeter gebunkert wurde. Schließlich ging es um die Südspitze Amerikas durch den Atlantik zurück in den Heimathafen. Zu einer solchen Weltumseglung brauchte man viel, sogar sehr viel Zeit. Da wir auf den Wind angewiesen waren, vergingen neunzehn, manchmal sogar zweiundzwanzig Wochen, bis wir wieder

zu Hause waren. Ein Vergnügen war die Segelschiffahrt nicht. Besonders gefährlich waren die Fahrten um Kap Hoorn – damals gab es ja noch nicht den Panamakanal. Sturm und Nebel forderten ihre Opfer. Nicht selten kam es vor, daß Schiffe an den Felsklippen zerschellten oder Kameraden über Bord gespült wurden.“

Auch über die Behandlung der Schiffsjungen weiß der Kapitän manches Interessante zu erzählen. „Zehn Mark bekamen wir im Monat – und obendrein Prügel, Hartbrot und Zichorienwasser.“

Als Kapitän führte er jahrzehntelang Schiffe durch die Meere. Heute ist er freilich zu alt dazu. Mit über siebzig Jahren bleibt auch der Rüstigste lieber an Land. Trotzdem fühlt sich unser alter Kapitän immer noch jung genug, um in der täglichen Arbeit weiterhin dem Meere treu zu bleiben. Wer das Meer liebt wie er, kann sich nicht entschließen, freiwillig davon Abschied zu nehmen.

Mit dem Wachlotsen auf Posten

Der alte Kapitän lud uns eines Tages zum Besuch der Warnemünder Lotsenstation ein, wo er uns mit seiner heutigen Tätigkeit bekannt machen wollte.

Eine Wendeltreppe führt auf den Turm der Station, von dem der Blick offen ist auf die Dünen, die Molen, die Leuchtfeuer und das schier gren-



zenlose Meer. Unser Kapitän besitzt noch immer scharfe Augen, und er ist vom Lotsendienst der Deutschen Demokratischen Republik als Wachlotse eingesetzt worden. Seine Aufgabe ist es, alle Schiffe, die den Rostocker Hafen anlaufen wollen, zu melden, sobald sie an der Kimm sichtbar werden.

Es war noch tiefe Nacht, als wir neben dem alten Wilken Platz nahmen. Der Leuchtturm schickte seine Strahlenbündel hinaus in das unergründliche Dunkel. Draußen auf dem Meer glimmten

einige schwache Lichter wie Sterne am Firmament. Manche flackerten für Sekunden auf, wurden vorübergehend heller, um sich dann wieder in Nebelfetzen zu verlieren. Neue Lichtpunkte quollen aus dem schwarzgrauen Schleier und krochen näher, bis sie bei den anderen zum Stehen kamen.

Die Schiffe hatten Anker geworfen, um auf dem Meer den Tagesanbruch abzuwarten. Im Hellen ist das Einlaufen in den Hafen gefahrlos.

„Sehen Sie, wie sich die Schiffe auf dichtem Raum sammeln?“ fragte der alte Wilken. „Nicht nur auf dem Festland gibt es vorgeschriebene Parkplätze – auch auf dem Meer. Stellen Sie sich vor, was passieren würde, wenn die Schiffe in Hafennähe ankern würden – jedes, wo es ihm gerade paßt! Wie leicht könnte es zu Zusammenstößen kommen! Um Unglücke zu vermeiden, ist eine bestimmte Fläche, die ein wenig abseits vom Seeweg nach Rostock liegt, auf allen Seekarten als Ankergrund eingezeichnet. Einen solchen Parkplatz des Meeres bezeichnet man als Reede. Sie befindet sich noch außerhalb der Ansteuerungstonne – dem weithin sichtbaren Seezeichen, das den Schiffen den Weg nach Rostock markiert.“

In einiger Entfernung von den ankernden Schiffen war ein in regelmäßigem Abstand aufleuchtendes Blinkfeuer zu erkennen.

„Das ist die Tonne sieben, die Ansteuerungstonne für Rostock-Warnemünde“, sagte Kapitän Wilken. „Von der Tonne sieben an beginnt die eigentliche

Schwimmende Seezeichen



Bakentonne



Leuchttonne



Heultonne



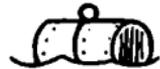
Glockentonne



Rote Spierentonne



Schwarze Spitztonne



Faßtonne



Kugeltonne



Platte Festmachtenne



Rote Stumpftonne

Hafeneinfahrt, die für den Ortsunkundigen vielerlei Gefahren in sich birgt. Die Kapitäne fordern einen Lotsen an, der die Schiffe sicher in den Hafen geleitet. Übrigens besteht für alle Schiffe, die Häfen unserer Republik anlaufen, Lotsenzwang. Nähert sich jedoch ein Kapitän über die Tonne

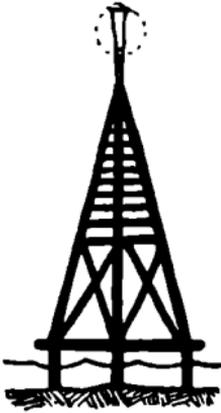
sieben hinaus dem Festland, ohne einen Lotsen an Bord zu haben, ist er bei eventuellen Havarien (Schiffsunfällen) für alle Schäden allein verantwortlich.

Bei klarem Wetter sind die weiter draußen auf See schwimmenden Tonnen zu sehen, die auch des Nachts den Seeweg kennzeichnen. Normalerweise kann man Lichter, die acht und neun Seemeilen (1 sm = 1,852 km) entfernt sind, noch recht gut wahrnehmen. Manchmal scheint sogar das dänische Feuerschiff Gedser Rev als winziger Lichtpunkt herüber.“

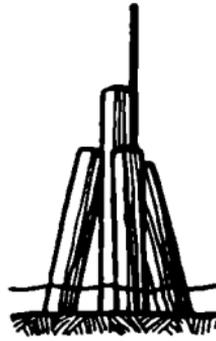
In jener Nacht, da wir dem alten Wilken Gesellschaft leisteten, betrug die Sichtweite kaum drei Seemeilen. Das war gerade ausreichend genug, um die Lichter der draußen vor Anker liegenden Schiffe zu erkennen.

Schwierig wird das Anlaufen des Hafens bei dichtem Nebel. Auch davon erzählte der alte Kapitän: „Nicht selten kommt es vor, daß wir die Reede von Land aus nicht mehr beobachten können. Wenn alles in Nebel gehüllt ist, nutzt auch das beste Fernglas nichts. Das Schiff, das sich mit Hilfe von Radar- und Peilgerät bis in die Nähe der Hafeneinfahrt herangetastet hat, muß sich nun durch die Schiffssirene bemerkbar machen. Zwei lange Töne und ein darauffolgender kurzer Ton – nach dem Morsealphabet das ‚G‘ (Gustav) – sind das international vereinbarte Zeichen, das ein Schiff gibt, wenn es einen Lotsen anfordert.“

Feste Seezeichen



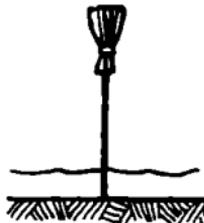
Bake



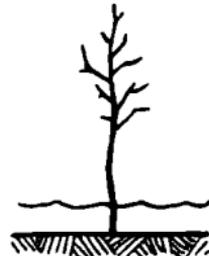
Dalbe



Stangen

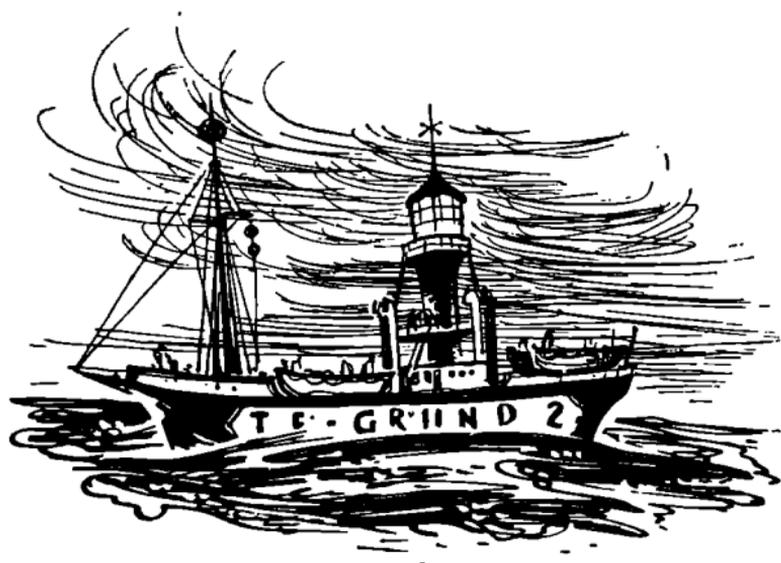


Stangen



Pricke

Besonders schwierig wird es, wenn außer dem Nebel noch ungünstige Windverhältnisse herrschen. Dann können die Schiffe vom Festland weder gesehen noch gehört werden. In solchen Fällen ist es notwendig, daß jede Stunde wenigstens einmal ein Lotse zur Reede fährt, um festzustellen, ob ein Schiff in den Hafen geleitet werden will.“



Feuerschiff

Die geplante neue Lotsenstation – sie wird noch vor Ablauf des Siebenjahrplanes fertiggestellt sein – erhält die modernsten technischen Hilfsmittel. Durch ein Radargerät kann der Wachlotse auch bei Nebel ein von See anlaufendes Schiff feststellen, und die Lotsenanforderung oder andere Meldungen werden vom Schiff über drahtlosen Sprechfunk durchgegeben.

Ohne Radar müssen sich die Lotsen vorerst auf die scharfen Augen unseres alten Kapitäns Wilken verlassen. – Gespannt richtete er sein Fernglas auf die Ansammlung der Lichter. Dann warf er einen Blick auf eine lange Liste, in der alle die Namen der Schiffe verzeichnet waren, die ihre Ankunft schon einige Tage im voraus über „Rügen-

Radio“, die Zentrale des Seefunks der DDR, angekündigt hatten.

Er verglich die technischen Daten der gemeldeten Schiffe mit den Lichtpunkten auf See. Nicht immer gelang es auf den ersten Blick, die Ankömmlinge zu bestimmen. Ein Laie wäre hier genauso hilflos wie der Himmelsunkundige bei dem Versuch, die einzelnen Sternbilder zu benennen.

Der Wachlotse reichte uns das Fernglas. Er deutete auf ein nahe liegendes Schiff. „Das dort ist der 3000-Tonnen-Frachter ‚Stubbenkammer‘. Er ist an der Stellung der Lichter leicht zu erkennen.“

Leicht zu erkennen? Man muß schon ein Leben lang mit der Seefahrt verbunden sein wie der erfahrene Kapitän Wilken, um mit dieser Sicherheit urteilen zu können.

Kapitäne werden Lotsen

Allmählich dämmerte es. All die Lichter auf dem Meer und dem Land verblaßten in der morgendlichen Helle. Ein neuer Tag begann. Fischer tuckerten mit ihren kleinen Booten hinaus auf See zum Fang. Die Eimerketten der Bagger griffen rasselnd nach dem Grund des Meeres, um die Fahrrinne zu vertiefen. Die Geräusche des Tages scheuchten einen ganzen Schwarm von Möwen auf. Kreischend folgten die ewig Hungrigen den

auslaufenden Kuttern als ständige Begleiter – stets sind sie auf der Hut, um den Teil des Fanges, der als Beute für sie abfällt, zu erhaschen.

Es war zugleich die Zeit der Lotsen, sich hinaus zur Reede zu begeben. Wir verabschiedeten uns von dem alten Wilken, der von einem anderen Wachlotsen abgelöst wurde, und schlossen uns seinen Kollegen an, die den Lotsendienst auf See verrichten.

Auch sie sind nicht mehr die jüngsten. Die meisten von ihnen waren bereits 15, 20 oder mehr Jahre zur See gefahren, ehe sie ihre Erfahrungen dem Lotsendienst zur Verfügung stellten. Der Wunsch, nach den langen Jahren der Trennung von zu Haus endlich ständig der Familie zu gehören, veranlaßte sie, nicht mehr auf große Fahrt zu gehen. Es war ein Entschluß, der jedem Seemann schwerfällt, sobald er sich einmal mit Leib und Seele seinem schönen Beruf verschrieben hat.

Alle sind sie im Besitz eines Kapitänspatentes; denn nur Kapitäne werden als Lotsen zugelassen. In den Großhäfen müssen sie sogar „Kapitäne auf großer Fahrt“ sein, d. h. Schiffe aller Größen und Klassen auf allen Meeren der Welt fahren dürfen.

Warum das so ist? Die Lotsen sind gleichberechtigte Berater der Schiffsleitungen; sie tragen die gleiche Verantwortung wie die Kapitäne der fremden Schiffe, die sich den Lotsen anvertrauen.

Lotsen können daher auch nur die besten Kapitäne

werden. Sie müssen die Führung der Schiffe sicher beherrschen und obendrein die Eigenarten der jeweiligen Wasserstraßen ganz genau kennen.

Auch die erfahrensten Kapitäne dürfen erst nach vierjähriger Lotsentätigkeit Schiffe jeder Größe bedienen, selbst wenn sie früher einmal einen Ozeanriesen kommandiert haben.

Die Lotsen der DDR genießen in der Welt großes Ansehen. Als das um seine nationale Befreiung kämpfende Ägypten im Jahre 1950 den Suezkanal verstaatlichte, veranlaßten die ausländischen Aktionäre der ehemaligen Suezkanalgesellschaft die britischen und französischen Kanallotsen, die weitere Mitarbeit zu verweigern. Lotsen aus anderen Ländern eilten zu Hilfe. Auch die DDR entsandte einige Lotsen zum Suezkanal. Sie weisen heute – gemeinsam mit ihren Kollegen aus Ägypten und anderen Ländern – der internationalen Schifffahrt sicher den Weg zwischen dem Mitteländischen und dem Roten Meer.

Auch andere Länder bedienen sich unserer Lotsen. Die Kapitäne größerer ausländischer Schiffe – griechische, amerikanische, ägyptische und andere –, die mit den Seeverhältnissen der Ostsee nicht vertraut sind, stellen Lotsen der DDR als „Baltic-Pilots“ (engl.; zu deutsch: Ostseelotsen) in ihren Dienst. So können sie ungefährdet diesen uns benachbarten Teil des Weltmeeres durchqueren, der für den Fremden reich an Tücken ist.

An Bord der „Stubbenkammer“

Die Lotsen, die an jenem Morgen hinaus auf See fuhren, hatten die Aufgabe, die auf der Reede vor Anker liegenden Schiffe in den Rostocker Hafen einzuweisen.

Das kleine Lotsenversetzboot, das die Lotsen von der Station zu den auf See befindlichen Schiffen „versetzt“, tanzte wie ein Spielball auf den Wellen. Die Überfahrt gab einen kleinen Vorgeschmack von den schwierigen Bedingungen, unter denen die Lotsen bei stürmischem Wetter arbeiten müssen. Regenböen peitschten uns ins Gesicht, als wir längsseits der „Stubbenkammer“ anlegten. Über ein glitschig nasses Fallreep (Strickleiter) kletterten wir an der äußeren Bordwand des riesenhaft vor uns auftauchenden Schiffsrumpfes empor. Noch ehe wir die Reling (Schiffsgeländer) erreichten, schaukelte das Zwergenschiff, das uns von Land gebracht hatte, mit den übrigen Lotsen weiter zu den anderen Schiffen. Unter uns tobte die See. Die schäumenden Wogen gierten nach dem freien Ende der Taue, über die wir in die sichere Höhe des Schiffsdecks gelangten.

Lotse und Kapitän verständigten sich schnell. Beide wußten, worauf es an diesem stürmischen Tag ankam. Der Tiefgang des Schiffes und die ungünstigen Windverhältnisse erforderten unbedingt die Mithilfe eines Bugsiers (Schleppschiffes). Keines-

falls war es möglich, daß die „Stubbenkammer“ mit eigener Kraft den Hafen ansteuern konnte. Voll geladen ist sie mit ihren 20 Fuß (1 Fuß = 0,30 Meter) Tiefgang viel zu schwerfällig, um in der verhältnismäßig flachen und schmalen Fahrrinne des alten Hafens sicher manövrieren zu können. Schon eine mittlere Bö vermag das Schiff vom rechten Kurs abzudrängen, es „läuft aus dem Ruder“, wie es in der Seemannssprache heißt, aber bereits bei einer geringfügigen Abweichung kann es mit dem Kiel den Grund berühren.

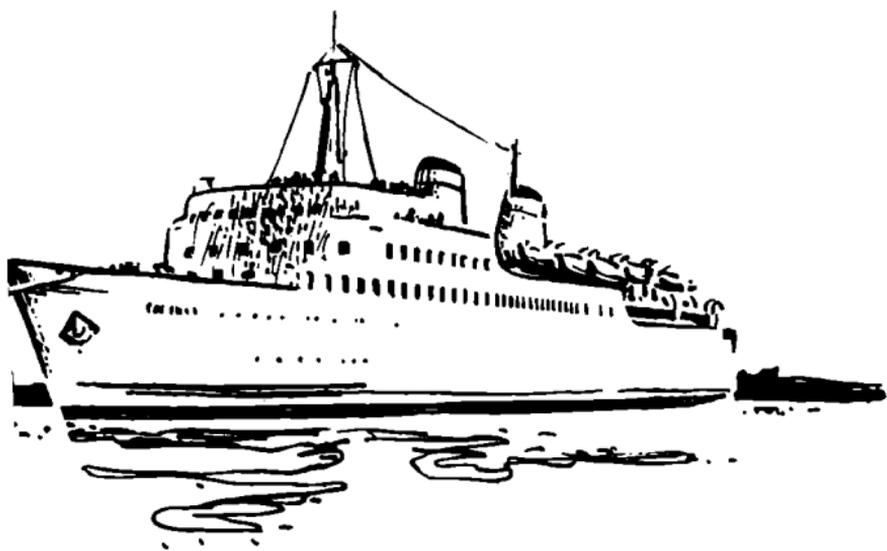
Lotse und Kapitän gaben die letzten Anweisungen. Selbst solche nebensächlich erscheinenden Dinge wie der Flaggenwechsel dürfen nicht vergessen werden. Die zur Lotsenanforderung am Vortopp gehißte Signalflagge „Gustav“ mit den drei gelben und den drei blauen senkrechten Streifen wurde durch die schwarzweiße Flagge „Heinrich“ ersetzt; sie zeigt, daß sich der Lotse an Bord befindet. Am Vortopp wurde auch die Flagge des Herkunftslandes aufgezogen. Da das Schiff zuletzt in Tunis geladen hatte, war es diesmal die Staatsflagge Tunesiens: der weiße Halbmond und der Stern auf rotem Grund. Nach altem Brauch hißten die Matrosen zum Zeichen der Heimkehr die Flagge des Heimathafens: Munter flatterte im Wind der Wimpel mit dem schwarzen Greifen auf gelbem Grund, das Wappen der Seestadt Rostock. Am Achtermast leuchteten die Farben der Deutschen Seereederei Rostock, an der Gaffel grüßte



die Staatsflagge der Deutschen Demokratischen Republik.

Der Schlepper war herangekommen. Im Einvernehmen mit dem Kapitän gab der Lotse seine Kommandos. Der Anker wurde gelichtet, der Schlepper mit dem Frachter vertaut. Seltsam mutete der Größenunterschied zwischen den beiden an, und doch entwickelte der qualmende kleine Schrittmacher vor dem Bug 500 Pferdestärken. Kraftvoll zog er den vollbeladenen Riesen hinter sich her. Der Frachter half mit verminderter Motorenleistung nach.

Bald glitt das merkwürdige Gespann an den Molen von Warnemünde vorbei. An Backbord tauchte das Gelände des neuen Überseehafens auf, an Steuerbord der Hafen von Warnemünde,



einige Minuten später lag die Warnowwerft zum Greifen nahe vor uns.

Weiter nahm das Schiff seinen Kurs auf der Warnow, die Rostock mit der offenen See verbindet. Auch hier ist die Fahrrinne in regelmäßigem Abstand durch Tonnen markiert – nur sind sie kleiner als die Tonnen auf offener See. Leichte Kursschwankungen des Frachters wurden durch gegenläufige Zugbewegungen des Schleppers ausgeglichen. So blieb das Schiff in der vorgeschriebenen Bahn.

Immer näher rückte die Stadt. Dem von See her kommenden Beschauer bietet sie einen prächtigen Anblick. Hoch ragen aus dem Häusermeer die mittelalterlichen Bauten heraus: die Marienkirche mit dem kupfergrünen Spitzdach; die von ameri-

kanischen Bomben zerstörte Petrikerche, von der nur noch ein stumpfer Turm übriggeblieben ist; das alte Kröpeliner Stadttor und andere wuchtige Backsteinbauten. Dazwischen schiebt sich die Silhouette des neuen Hochhauses, das sich harmonisch in das alte Stadtbild einfügt. Am Wasser, zu Füßen der Stadt, erheben sich die Speicher und Silos, die Kräne des Hafens und die Hellinge der Neptunwerft.

Lange haben sich die Männer der „Stubbenkammer“ nach dieser Stunde geseht! Nach Rostock, nach den Lieben daheim. Erlebnisreich waren die Tage in Alexandrien und Tunis. Doch hier in Rostock, in unserer Deutschen Demokratischen Republik, ist ihre Heimat! Was dieses Wort bedeutet, kann er messen, wer wochenlang in der Ferne war.

Schon von weitem sahen wir die Angehörigen an der Kaimauer stehen. Sogar der Smutje (Schiffskoch), der zur Feier des Tages für Mannschaft und Angehörige mehrere Gänse in der Pfanne briet, verließ für wenige Minuten die Kombüse, um den Wartenden zuzuwinken.

Endlich war es soweit. Vorsichtig näherte sich das Schiff der Ufermauer – Zentimeter um Zentimeter. Schließlich federte der Stahlkörper mit leichtem Rucken an den Gummifendern, die das Schiff vor Beschädigungen durch die Betonwand schützen. Lotse und Kapitän gaben die letzten Kommandos dieser langen Seereise: „Leinen an Land!“

– „Maschinen stopp!“ – „Leinen hieven!“ – „Eine Schiffslänge achter raus!“ – „Leinen festmachen!“ Einige bereitstehende Hafendarbeiter, die „Festmacher“, vertauten das Schiff mit vier Trossen an den Eisenpollern. Wenige Sekunden später war die Gangway an Land geschoben, dann war der ersehnte Augenblick der Begrüßung gekommen.

Schiffsmakler sind „Mädchen für alles“

Zehn bis zwölf Tage bleibt das Schiff im Hafen. Für die Seeleute sind es Tage der Ruhe und Entspannung. Um die eigentlichen Hafendarbeiten braucht sich die Schiffsbesatzung nicht zu kümmern.

Zur Zeit der Segelschiffahrt war es üblich, daß die Kapitäne auch an Land alle Arbeiten selbst organisierten und daß die Mannschaft bei den Löscharbeiten (Entlade-) und Verladearbeiten mit zupacken mußte. Viel Zeit stand damals zur Verfügung. Bei den langen Reisen kam es auf ein paar Liegetage mehr oder weniger nicht an.

Heutzutage, bei dem schnellen Tempo der Schiffahrt, können Kapitäne und Mannschaften unmöglich auch noch an Land alle Arbeiten selber verrichten. Zeit und Geld gingen verloren, die Schiffe ständen zu viele Tage ungenutzt im Hafen, und damit läge wertvoller Laderaum brach.

Heute werden dem Kapitän an Land alle Sorgen

abgenommen, und die Mannschaft kann einmal ausruhen. Ein volkseigener Betrieb wurde gegründet, dem die Organisation der Arbeit an Land obliegt. Er trägt den nüchternen Namen „VEB Deutsche Schiffsmaklerei“.

Die Kollegen Schiffsmakler sind die reinsten Heinzelmännchen. Schon vor dem Einlaufen des Schiffes in den Hafen sorgen sie dafür, daß Lotse und Schleppschiff bereitstehen, daß die Fracht sofort gelöscht werden kann und die neue Fracht verladefertig wartet. Hafenfremde Kapitäne sind für diese Hilfe besonders dankbar, und die Makler haben alle Hände voll zu tun. Nicht selten sind kranke Seeleute an Bord – der Makler organisiert die ärztliche Betreuung. Mitunter ist der Schiffskessel verunreinigt, eine Maschine defekt – der Makler besorgt Kesselreiniger und Schlosser. Ein Matrose möchte einen alten Bekannten besuchen, dessen Adresse er verloren hat – der Makler wird sie beim Einwohnermeldeamt ausfindig machen. Ein anderer Matrose will eine Autopartie unternehmen – der Makler bestellt ein Taxi. Ein Schiff hatte auf der Reise einen Unfall – der Makler vereinbart die Gerichtstermine und bestellt gegebenenfalls einen Dolmetscher, damit der Kapitän nach internationalem Recht Ursachen und Hergang des Geschehens zu Protokoll geben kann. Bei allen an Land notwendigen Verrichtungen steht der Makler dem Kapitän und seiner Mannschaft zur Seite.

In allen modernen Häfen der Welt gibt es heute solche Heinzelmännchen-Unternehmen. Der Name Schiffs„makler“ verrät, daß sie ursprünglich den An- und Verkauf von Schiffen betrieben. Mit der zunehmenden Technisierung der Fahrzeuge und Hafenanlagen erhöhte sich auch das Tempo der Reisen und des Umschlags. Durch die immer kürzeren Hafenliegezeiten entstand für die Kapitäne die Notwendigkeit, einen ständigen Vertreter und Beauftragten an Land zu haben. Aus der Maklerei wurde ein Dienstleistungsunternehmen, das nur den alten Namen beibehalten hat.

Was macht ein Seemann an Land?

Während die Hafenarbeiter die Fracht „löschen“ und neue Güter „stauen“ und „trimmen“ (beim Verladen werden Stückgüter gestaut und Massengüter getrimmt), während Reparaturen ausgeführt und Lebensmittel an Bord genommen werden, bleiben nur wenige Seeleute unserer volkseigenen Flotte auf den Schiffen. Nach Möglichkeit möchte jeder nach den Wochen der Trennung die Tage des Landaufenthaltes im Kreise seiner Familie verbringen.

Freilich können nicht alle in ihren Heimatort fahren. Jene, die weitab von Rostock in Sachsen oder Thüringen wohnen, lassen ihre Angehörigen in die Hafenstadt kommen. Die Tage an Land ver-

bringen sie gemeinsam mit ihnen in dem neu erbauten Seemannsheim, das allen erdenklichen Komfort bietet.

Aber auch die Angehörigen der fremden Schiffe können es sich an Land bequem machen. Wer will, vertauscht für einige Tage die Schlafkoje auf Schiffsplanken mit dem Bett auf festem Grund. Im Internationalen Club der Seeleute begegnen sich Matrosen aller Länder.

IM ROSTOCKER HAFEN

Ein buntes Völkergemisch

Im Seehafen Rostock herrscht lebhaftes Treiben. Am Kai reiht sich Schiff an Schiff. Man müßte schon von einem erhöhten Punkt Ausschau halten, um das Gewimmel übersehen zu können. Scheinbar endlos ist die Schlange der Schiffe. Neben den Frachtern unserer volkseigenen Handelsflotte haben Schiffe aus fast allen Ländern und Kontinenten an der Pier festgemacht. Die bunte Vielfalt der Flaggen, das klangvolle Gemisch der Sprachen lassen fast vergessen, daß wir uns in der Deutschen Demokratischen Republik befinden.

Ständige Gäste sind die sowjetischen Frachter. Zumeist haben mehrere von ihnen an der Ufermauer angelegt. Am Heck flattert die rote Flagge mit Hammer und Sichel. An den Kommandobrücken stehen die Schiffsnamen mit lateinischen, am Heck mit russischen Buchstaben geschrieben.

Zwei dieser Schiffe sind die „Ugleuralsk“ aus Odessa und „Matros Scheljesnjak“ aus Leningrad, die sich durch ihre Größe aus dem Schwarm der übrigen herausheben. Als wir über die schwankende Gangway an Bord der „Ugleuralsk“ kletterten, wurden wir freundschaftlich von dem sowjetischen Kapitän begrüßt. Wir erfuhren, daß das Schiff ein Erzeugnis der volkseigenen Warnowwerft in Warnemünde ist und im Austausch gegen andere Waren an die Sowjetunion geliefert wurde.

Weiterhin entdeckten wir im Hafen mehrere Finnen, die durch ihre Landesflagge – dem blauen Kreuz auf weißem Grund – leicht zu erkennen sind. Der Frachter mit der Fahne Rotweißblau in Längsstreifen war ein Holländer aus Groningen. Das Schiff mit dem exotisch klingenden Namen „Huayansi“ und der Fahne Rotweißblau in Rechtecken stammte aus dem fernen mittelamerikanischen Staat Panama. Außerdem erblickten wir Schiffe aus Dänemark, Island, Italien, Schweden, England und anderen Ländern. Nicht wenige der ausländischen Kapitäne hatten am Vordermast die Staatsflagge der DDR gehißt – uns, dem gastge-

benden Land, zum Gruß, wie es in der internationalen Schifffahrt üblich ist.

Von der Hafenleitung erfuhren wir, daß häufig auch Schiffe aus Polen, der Vereinigten Arabischen Republik, aus Frankreich und Griechenland, aus Israel, den USA und verschiedenen anderen Staaten den Rostocker Hafen anlaufen. 1959 trafen Schiffe aus insgesamt 20 Staaten in unseren Seehäfen ein.

Nicht vergessen wollen wir die westdeutschen Schiffe. Viele sind schon ständige Besucher in unseren Häfen geworden. Die Westdeutschen verhehlen nicht, daß in ihren Heimathäfen der Konkurrenzkampf inzwischen so groß geworden ist, daß dort nicht genügend Frachten zur Verfügung stehen, um allen Seeleuten und Schiffen volle Beschäftigung zu geben. Sie kommen darum in großer Zahl nach Rostock, um die Möglichkeiten zu nutzen, die ihnen der rasch aufblühende Seehandel unserer Republik bietet.

In Rostock treffen sich Seeleute aus Ost und West, aus Nord und Süd. Unterschiedlich sind ihre Sitten und Muttersprachen, doch alle bemühen sich, in gutem Einvernehmen miteinander auszukommen. Es ist das gemeinsame Interesse, das sie verbindet: dem friedlichen Handel zu dienen. Die Älteren erinnern sich noch an jene furchtbaren Kriegsjahre, als sie die Planken der Frachtschiffe mit denen von Zerstörern, Kreuzern oder Unterseebooten vertauschen mußten. Viele fanden auf

dem Meer den Tod. Keiner aber will heute mehr dem Tode dienen.

Drehscheibe unseres Außenhandels

Wir bestiegen einige der Schiffe und warfen einen Blick durch die geöffneten Luken in die weitbäuchigen Laderäume. Da lagen Schnitt- und Rundhölzer aus der Sowjetunion und aus Finnland. Chromerze kamen aus Albanien; Schwefelkies aus Finnland und Norwegen; Kohle und Apatit (ein Phosphormineral) aus der Sowjetunion; Fische aus Island, Schweden und Westdeutschland; Metallwaren – Bleche, Rohre, Drähte und Flachbandeisen – aus der Sowjetunion, aus England, Belgien und Holland; Rohbaumwolle und Baumwollgarne aus der Vereinigten Arabischen Republik; Palmfasern aus Marokko und Tunesien.

Andere Schiffe brachten Getreide: Roggen, Weizen, Gerste und Hafer. Es wird aus dem Schiffsbauch mittels Saugluft (pneumatisch) durch lange Eisenrohre direkt in die großen Silos gepumpt. Hier kann das Korn mehrere Jahre lagern, wenn es nicht über 14 Prozent Feuchtigkeit enthält. Am Rostocker Hafen gibt es insgesamt fünf Silos, die zusammen 20000 Tonnen Getreide fassen. Über 1000 Eisenbahnwaggons oder 300000 Säcke wären notwendig, um diese Menge aufzunehmen.

Ölfrüchte – Leinsaat, Mohn, Erdnüsse, Sonnenblumen- und Palmkerne – gelangen vom Schiff direkt in die Ölmühle. Hier wird das Öl aus den Früchten herausgepreßt. Besonders feine Öle dienen unmittelbar Speisezwecken. Andere werden als Rohöl an Margarinefabriken geliefert.

Auf der Liste der Einfuhrgüter finden wir weiter Apfelsinen, Gewürze, Tabak und tausenderlei Dinge, die wir im Außenhandel von anderen Staaten beziehen.

Die genannten Beispiele zeigen, daß es sich bei den Importgütern vorwiegend um Rohstoffe und Halbfertigwaren handelt. Da sie zumeist in großen Massen eingeführt und nach Gewicht gemessen werden, bezeichnet sie der Fachmann als „Massengüter“. Sie liefern in beträchtlichem Umfang die materielle Grundlage für die Produktion unserer einheimischen Industrie. In unseren Fabriken werden die importierten Rohstoffe und Halbfertigwaren weiterverarbeitet und veredelt. Durch die Leistungen der Arbeiter und Ingenieure entstehen aus den eingeführten Erzen und den vielen anderen Materialien schließlich die fertigen Maschinen, von denen ein Teil in unserer DDR verbleibt, während ein anderer Teil zur Bezahlung der Importe wieder ausgeführt wird.

In den ausgedehnten Lagerhallen und Schuppen des Hafengeländes begegnen wir den verschiedenen Exportgütern. Viele Erzeugnisse der Betriebe unserer DDR nehmen über Rostock ihren



An der Warnemünder Mole

Weg in die Welt. Personenkraftwagen vom Typ „Wartburg“ rollen mit zweistöckigen Spezialwaggons der Reichsbahn in das Hafengelände zur Weiterbeförderung per Schiff. Kisten und Kisten türmen sich zu Pyramiden und Mauern. Galerien von Fässern, Tonnen und Korbflaschen warten auf den Abtransport. Säcke und Rollen stapeln sich zu unübersehbaren Bergen. In den Verpackungen verbergen sich Glas- und Porzellanwaren, Rundfunk- und Fernsehgeräte, Glühlampen, Chemikalien, Maschinen, ja, ganze Fabrikaustrüstungen, Textilien, Fahrräder, Gummireifen, Spielwaren, Musikinstrumente, Teppiche, Kunststoffröhren und vieles andere mehr.

In alle Welt geht die Reise dieser Waren – nach Leningrad, Riga, Helsinki, Reykjavik, Antwerpen, Alexandria, Port Sudan, Beirut.

Groß ist die Zahl der auf der Exportliste aufgeführten Waren – überwiegend sind es „Stückgüter“. Nur ganz wenige „Massengüter“ werden exportiert. An erster Stelle steht Kali, von dem es sehr reiche Vorkommen in unserer heimischen Erde gibt. Es ist als Dünger in aller Welt begehrt. Auch Zucker und Briketts nehmen über Rostock ihren Weg ins Ausland.

Vom Provinzhafen zum Tor der Welt

Hunderte von Arbeitern sind erforderlich, um den ständig steigenden Umschlag in Rostock zu bewältigen. Die meisten von ihnen sind erst wenige Jahre an ihrem Arbeitsplatz tätig. Lange mußten wir suchen, bis wir endlich Kollegen fanden, die uns berichten konnten, wie es früher im Hafen aussah. Zu ihnen gehört auch Kollege Wendt, der als Hauptstauer für die Be- und Entladung der Schiffe verantwortlich ist, und er konnte uns folgendes erzählen:

Vor dem Kriege lag Rostock fast in einem Dornröschenschlaf. Der Hafen hatte nur örtliche Bedeutung für das nahe gelegene mecklenburgische Hinterland. Da es hier kaum Industrie gab, war der Umschlag sehr einseitig. Stückgüter wurden so gut wie gar nicht verladen. Getreide, Kohle aus England, ein wenig Holz, Zucker und Fisch – das waren die einzigen Frachten, die über Rostock

geleitet wurden. Der Umschlag betrug jährlich nicht mehr als 200000 bis 300000 Tonnen. Die beiden großen Haupthäfen waren Hamburg und Bremen.

Dies alles änderte sich schlagartig im Jahre 1945. Der aufblühende Handel mit der Sowjetunion gab der Ostseeschifffahrt neues Gewicht; aber im Osten Deutschlands, der heutigen Deutschen Demokratischen Republik, war kein leistungsfähiger Hafen vorhanden. Rostock, Wismar und Stralsund, alles bisher Häfen von örtlicher Bedeutung, standen plötzlich vor der Aufgabe, diesen neuen Anforderungen gerecht zu werden.

Noch schwieriger wurde die Lage, als die Westmächte die Spaltung Deutschlands vollzogen und es nicht mehr möglich war, den seewärts laufenden Warenverkehr mit unseren westlichen Handelspartnern über Hamburg und Bremen zu leiten. Rostock und Wismar mußten nun an die Stelle der Nordseehäfen treten.

Nicht nur die Menge des Umschlags stieg sprunghaft an, auch die Zusammensetzung der Güter änderte sich. Rostock erhielt plötzlich ein weit ausgedehntes wirtschaftliches Hinterland, das die gesamte DDR, zum Teil sogar die Tschechoslowakische Sozialistische Republik und andere volksdemokratische Länder einschließt.

Welche gewaltige Leistungssteigerung unsere Häfen erfahren haben, zeigt die folgende Aufstellung. Der Güterumschlag betrug in Tonnen:

Jahr	Rostock*	Wismar	Stralsund	insgesamt
1937	294000	221000	189000	704000
1947	921800	665950	235600	1823350
1955	703500	969500	668900	2341900
1956	800700	1246100	603700	2650500
1957	1008900	1604700	667900	3281500
1958	901100	1696000	665800	3262900
1959	972800	2138200	698900	3809900

* einschließlich Warnemünde

Vielerlei Hemmnisse gab es in den ersten Nachkriegsjahren zu überwinden, als mit unzulänglichen technischen Ausrüstungen der erhöhte Güterumschlag bewältigt werden mußte. Da nur wenige Transportmittel vorhanden waren, waren dreitausend Arbeiter eingesetzt, die mit ihrer Muskelkraft die Lasten bewältigten.

Bald aber gab es Maschinen, und heute stehen technische Anlagen zur Verfügung. Durch ihren Einsatz kann eine wesentlich größere Leistung mit nur einigen hundert Arbeitern erreicht werden.

Bei einem Rundgang durch den Rostocker Hafen machte uns unser Begleiter, der Kollege Wendt, auf die zahllosen Neubauten aufmerksam.

„Fast alles, was Sie ringsum sehen – die Lagerhallen, die Gleisanlagen, die Kräne –, ist erst nach dem Kriege errichtet worden. 50 Prozent der Kaianlagen wurden befestigt und erneuert. Heute

hat das Hafenbecken eine Ausdehnung von zwei Kilometern. Vor 1945 gab es im ganzen Hafen nur fünf Kräne und Verladebrücken, heute sind es fünfzehn, von denen die modernen Brücken bis zu 10 Tonnen Tragfähigkeit haben. Unser Derrickran schafft sogar 28 Tonnen. Für außergewöhnlich schwere Güter steht außerdem ein Schwimmkran mit einer Tragfähigkeit von 58 Tonnen bereit. Durch den Einsatz von Wippkränen ist es möglich, an einem Schiff gleichzeitig mit mehreren Kränen zu arbeiten.

Für die Silos wurde eine neue Sauganlage gebaut, die in der Stunde 100 Tonnen Getreide umschlagen kann. Ein neuer Abstellbahnhof entstand und vieles andere mehr. Und was besonders wichtig ist: Der Hafen wurde erheblich ausgebaggert. Die Wassertiefe betrug jahrzehntelang nur 18 Fuß, also 5,40 Meter. Das bedeutete, daß nur Schiffe bis 3000 Tonnen Tragfähigkeit den Hafen anlaufen konnten.

1958 wurde die Fahrrinne bis zum Kohle-Erz-Kai auf 21 Fuß, das sind 6,30 Meter, vertieft. Heute können Schiffe bis zu 4500 Tonnen anlegen.“

DIE DDR ERHÄLT EINEN ÜBERSEEHAFEN

Nun haben wir uns viele Seiten lang über den Ausbau unserer Seehäfen in Rostock/Warnemünde, Wismar und Stralsund unterrichtet und haben gelesen, in welchem Umfang die Leistungsfähigkeit angestiegen ist. Dennoch ist es so, daß die Häfen den gestellten Anforderungen nicht genügen. Von Jahr zu Jahr nimmt der Handel mit anderen Staaten zu. Unsere Republik hat jetzt mit über 100 Ländern regelmäßig Handelsbeziehungen, darunter mit 33 asiatischen und 30 afrikanischen Ländern.

1950 betrug der Außenhandelsumsatz unserer Republik (Ex- und Import) erst 3,7 Milliarden Mark, 1957 war er bereits auf 14,4 Milliarden angestiegen. Am Ende des Siebenjahrplanes, im Jahre 1965, wird er eine Höhe von mindestens 25 Milliarden erreicht haben. Neue Handelspartner werden zu den bisherigen hinzukommen.

Ein großer Teil unserer Außenhandelsgüter nimmt seinen Weg per Schiff. Mitunter ist eine andere Beförderung gar nicht möglich, da verschiedene Handelspartner durch Meere von uns getrennt sind, oder der Transport wäre zu Lande oder Luft viel zu teuer, denn die Beförderung mit dem Schiff ist viel billiger als mit allen anderen Transportmitteln.

Mit zunehmendem Außenhandel steigt aber auch

der Bedarf an Schiffsraum. Unsere Wirtschaftsfachleute rechnen damit, daß sich der seeseitige Güterumschlag unserer Republik von 5,7 Millionen Tonnen im Jahre 1957 auf 11,9 Millionen Tonnen im Jahre 1965 erhöhen wird.

In fremden Häfen ...

Diese Aufgabe können unsere Häfen in der bisherigen Form nicht bewältigen. Ja, schon seit Jahren waren wir gezwungen, einen erheblichen Teil unseres seeseitigen Güterumschlages in fremden Häfen abzuwickeln – in Szczecin, Hamburg und Rotterdam (1957 noch 42 Prozent des Gesamtumschlages unserer Republik). Natürlich mußten die dadurch entstehenden Ausgaben in Devisen (ausländischer Währung) bezahlt werden.

... auf fremden Schiffen

Die Ausgaben für den Umschlag in fremden Häfen sind beträchtlich, aber noch empfindlicher wirkt sich der Mangel an einer leistungsfähigen eigenen Handelsflotte aus. 1957 wurden erst 6 Prozent, 1958 10 Prozent unseres seeseitigen Ex- und Imports auf eigenen Schiffen abgewickelt. Unsere Außenhandelsgüter werden also überwiegend auf fremden Schiffen befördert. Nun ist

zwar der Schiffstransport billiger als alle anderen Transportarten, doch kommen auch bei der Seefracht noch recht erhebliche Summen zustande. Die Beförderung von 2000 Tonnen ägyptischer Baumwolle von Alexandria nach Hamburg kostet zum Beispiel 70000 Dollar.

Insgesamt mußten wir in den letzten Jahren jährlich mehrere hundert Millionen Mark zur Charterung (zum Mieten) fremder Schiffe ausgeben. Zählt man die Gebühren für den Umschlag in fremden Häfen hinzu, so erhält man die runde Summe von einer Milliarde Mark in ausländischer Währung.

Was könnten wir hierfür an notwendigen Waren aus anderen Staaten einführen!

Was soll geschehen, wenn in den nächsten Jahren unser Außenhandel weiter zunimmt? Sollen wir jährlich noch größere Summen in Devisen an die ausländischen, vorwiegend kapitalistischen Unternehmen zahlen?

Kein Platz für große Schiffe

Am naheliegendsten ist es, unsere Flotte zu erweitern, damit die hohen Chartergebühren eingespart werden können. Doch leider ist uns mit den Schiffen allein wenig geholfen. Wie eine Eisenbahn ohne Bahnhof wertlos ist, so sind es Schiffe ohne Hafen.

Den Rostocker Hafen – gemeint ist der alte Seehafen – können nur Schiffe bis zu 4500 Tonnen anlaufen, da die Fahrrinne für größere Schiffe nicht tief genug ist. Bei Warnemünde mißt sie 8,50 Meter, an der Pier 6,30 Meter. Das bedeutet, daß der Hafen lediglich für Schiffe mittlerer Größe, also der Levanteklasse, geeignet ist. Als Levante bezeichneten die alten Römer die Gebiete des „Morgenlandes“; heute verstehen wir darunter die Küsten der Mittel- und Schwarzmeerländer. Unsere stattlichen 10000-Tonnen-Frachter, die nach Ostasien und Amerika fahren, können dagegen den bisherigen Rostocker Hafen nicht erreichen, da sie einen Tiefgang von 9,68 Meter haben.

Noch ungünstiger sind die Verhältnisse in Stralsund, dessen Hafen lediglich Schiffe kleinerer Tonnage aufnehmen kann – Schiffe bis 2000 Tonnen, die innerhalb der Ostsee verkehren.

Bisher war einzig und allein Wismar für unsere 10000-Tonner geeignet. Unsere Regierung investierte viele Millionen Mark in den Ausbau des früher unbedeutenden Hafens. Vor einigen Jahren, bevor die Fahrrinne erheblich vertieft wurde, konnten auch hier nur Schiffe mittlerer Größe anlegen. Doch auch der Hafen von Wismar ist den bevorstehenden Aufgaben nicht gewachsen. Er ist viel zu klein, um als Überseehafen zu gelten.

Ein Plan wird geboren

Ließen wir unsere Häfen unverändert, würde in Zukunft die Summe, die wir für die Charterung fremder Schiffe und den Umschlag in fremden Häfen ausgeben, gewaltig steigen. Umgekehrt könnten wir einen erheblichen Teil dieser Ausgaben in fremder Währung einsparen, wenn wir einen eigenen leistungsfähigen Überseehafen besäßen, der Platz für eine eigene Handelsflotte bietet.

Der Transport auf eigenen Schiffen und der Umschlag in eigenen Häfen würde bedeuten: mehr Rohstoffe, mehr Apfelsinen, mehr Bananen. Er würde uns überdies der Abhängigkeit von den westdeutschen Behörden entheben, die bereits in Hamburg Güter der DDR, die für den Export in dritte Länder bestimmt waren, beschlagnahmt haben.

Alle diese Erwägungen veranlaßten unsere Regierung, den Bau eines modernen Überseehafens zu beschließen.

Viele Fragen waren zu prüfen und zu klären, ehe man den Standort des neuen Hafens festlegen konnte. Umfangreiche Berechnungen wurden angestellt; es gab viele Auseinandersetzungen. Verschiedene Pläne wurden erarbeitet und wieder verworfen.

Nichtwenige Planungsökonomien traten dafür ein, einen der bestehenden Häfen zum Überseehafen zu erweitern. Einig war man sich darüber, daß

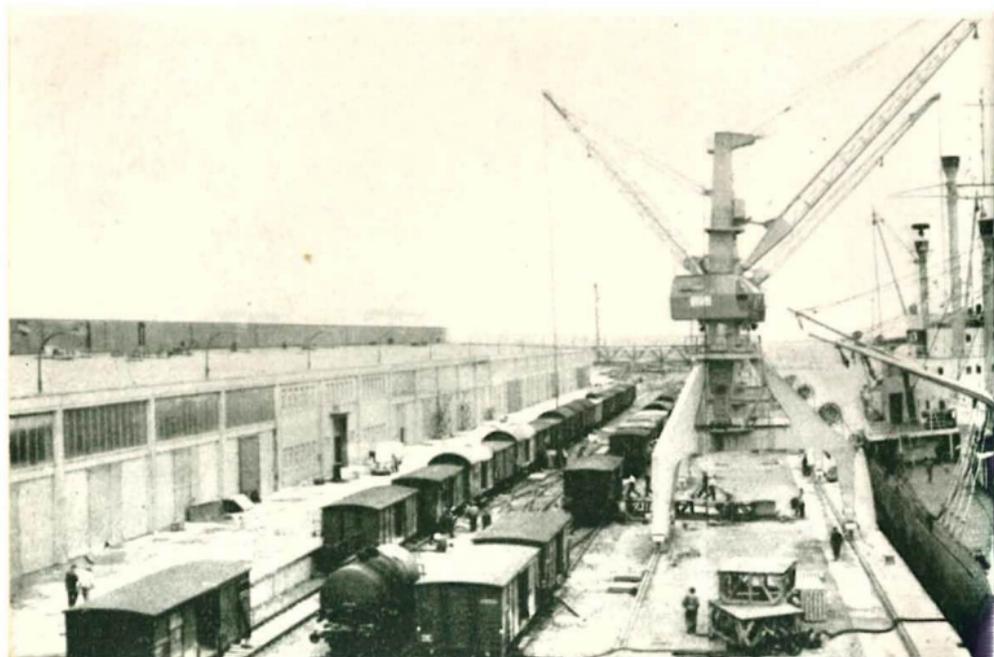


Alle Meere der Welt kennen die Schiffe der Deutschen Demokratischen Republik. Hier ist es der 10000-Tonnen-Frachter „Freundschaft“, der unter der Leitung von Kapitän Zinn eine 13000 Seemeilen lange Fernostreise zurückgelegt hat. Sicher geleitet von einem chinesischen Lotsen liegt die „Freundschaft“ schließlich am Kai von Schanghai.

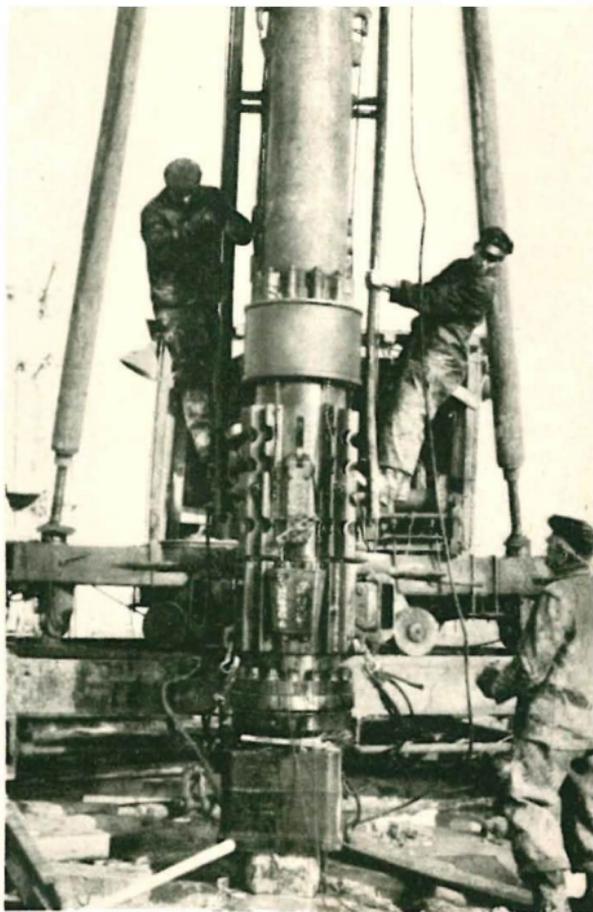


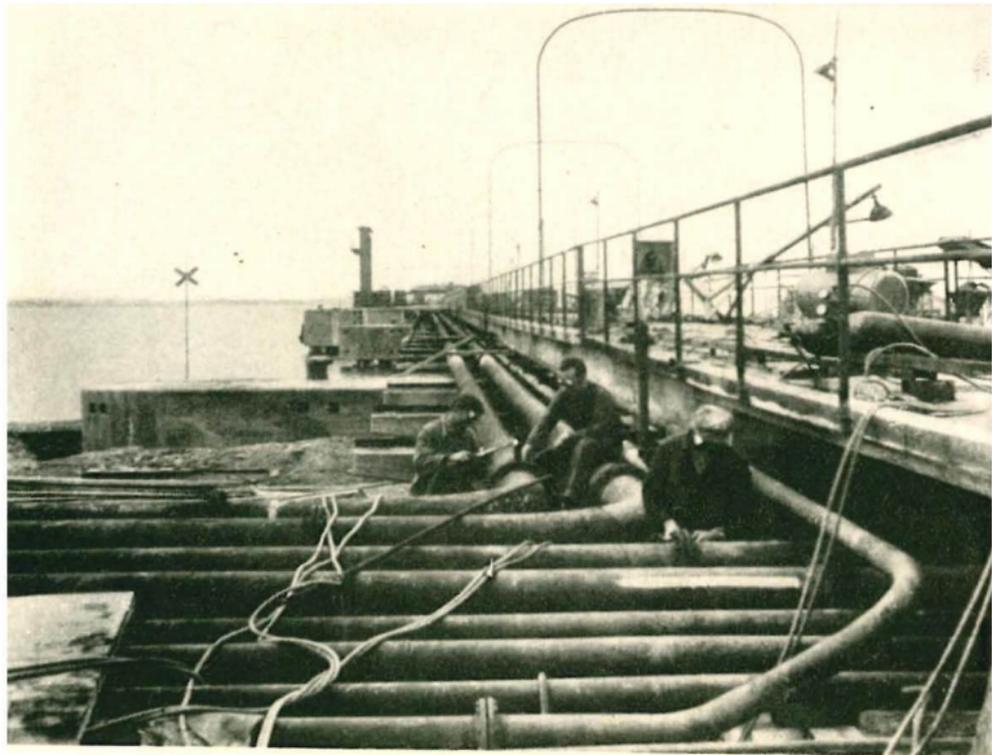


Ein Teil der Hafenanlagen ist bereits fertiggestellt.
Wertvolle Güter werden umgeschlagen.



**Im Überseehafen
Rostock-Petersdorf**
Mit Bagger und Ramme
verstehen die Hafenerbauer
gut umzugehen. Zusehends
wachsen Kais und Hafenbecken
mit Hilfe dieser gigantischen
Werkzeuge.





Im Ölhafen

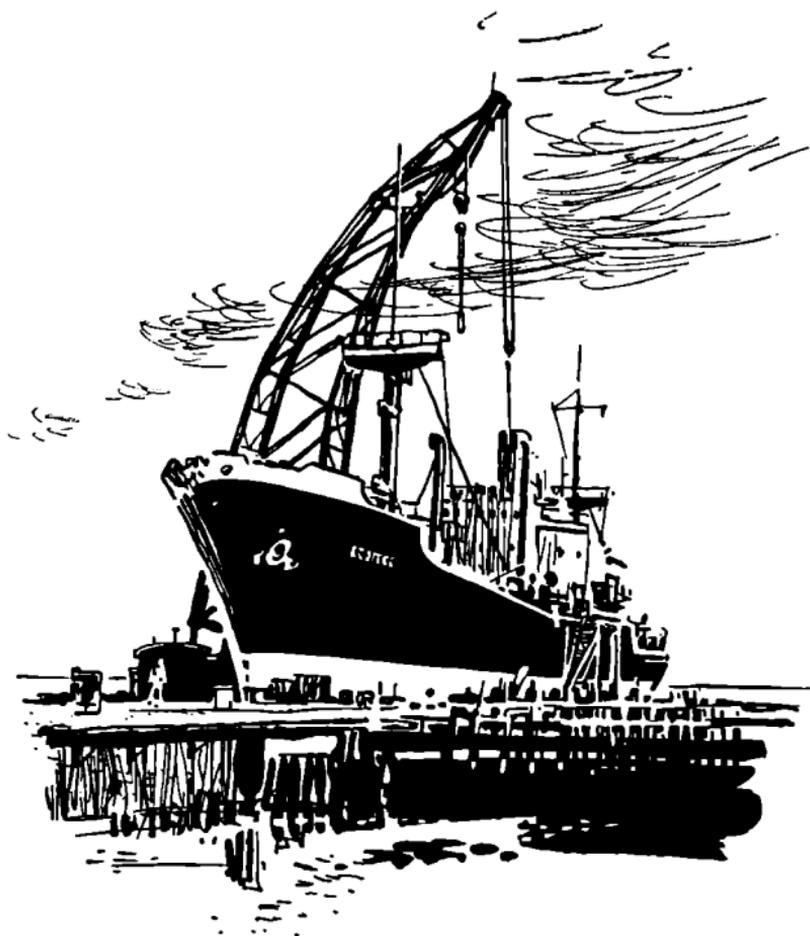
Durch diese Leitungen wird das Öl aus den großen Tankern in die Ölbehälter fließen, in denen es gespeichert wird.



der Hafen von Stralsund hierfür ausscheidet, dagegen der Wismarer Hafen ausgebaut werden könnte, da er heute schon gewisse Aufgaben im Verkehr mit den überseeischen Ländern erfüllt. Doch es zeigte sich bald, daß diesem Vorhaben enge Grenzen gesetzt wären. Bestenfalls könnte in Wismar eine jährliche Umschlagsfähigkeit von vier Millionen Tonnen erreicht werden. Das ist jedoch angesichts der wachsenden Anforderungen viel zu wenig.

Alles sprach dafür, Rostock als Standort für unseren zentralen Überseehafen zu wählen. In den letzten Jahren wurde die Stadt Rostock immer stärker zum Mittelpunkt unserer meeresverbundenen Wirtschaft. In Rostock gibt es die großen Werften, die zugleich die Schiffsreparaturen ausführen können; hier entstehen die großen Schiffsmotoren; hier befindet sich das größte Fischkombinat der DDR. In Rostock haben die vielen Institute und Behörden ihren Sitz, die im Dienste der Schifffahrt stehen.

Wieder meinten einige Planungsökonomien, man solle den bestehenden Hafen ausbauen; doch es zeigten sich auch hier die Unzulänglichkeiten, die bereits in den Plänen für Wismar aufgetaucht waren: schwierige Einfahrt, schwieriger Abtransport auf der Eisenbahn, begrenzte Ausbaumöglichkeiten. Man hätte erhebliche Teile der Altstadt abreißen müssen, um Platz zu gewinnen. Für die Bevölkerung der Stadt hätte der Ausbau des alten



Ein Schiff wird repariert

Hafens neue zusätzliche Belastungen durch Lärm und Rauch gebracht.

Aber es gab eine andere Möglichkeit. Warum sollte man nicht einen gänzlich neuen Hafen anlegen? Die Vorteile sind offensichtlich. Man kann großzügig nach den modernsten und zweckdienlichsten Gesichtspunkten bauen und braucht

nicht auf bereits vorhandene Einrichtungen Rücksicht zu nehmen.

Ein kühner Plan? Ja! weil alle bekannten Häfen der Alten Welt nicht auf einmal fix und fertig hingestellt wurden, sondern sich allmählich aus früheren, kleineren Anlagen entwickelt haben. Im Laufe der Jahrhunderte sind sie in Etappen vergrößert worden. In Rostock sollte ein Welthafen aus dem Nichts geschaffen werden!

Alles spricht für Petersdorf

Als Platz für den künftigen Überseehafen war das Gelände nordöstlich der Stadt unweit der kleinen Ortschaft Petersdorf, dort, wo sich die Warnow zum Breitling erweitert und der Fluß in die Ostsee einmündet, wie geschaffen. Ein paar Bauernhäuser, einige Hektar Ackerland, einige vom Seewind zerzauste Kiefern und Eichen, Wiese, Heide und Sand, weiter war hier nichts zu finden. Genügend Platz war vorhanden für die Anlage eines solchen gigantischen Projekts.

Am Breitling gibt es fast unbeschränkte Ausdehnungsmöglichkeiten. Das ist besonders wichtig; denn zu einem Überseehafen gehören viele Anlagen und Einrichtungen. Schon heute kann man voraussagen, daß nicht nur ein großer Umschlagplatz entstehen wird. Verschiedene Industrien werden sich ansiedeln, die ihre Rohstoffe von See her

beziehen. Die ersten derartigen Vorhaben sind ein Margarine- und ein Südfruchtkombinat.

Die Kosten für den Neubau des Überseehafens in Rostock-Petersdorf werden erheblich geringer sein, als wenn man einen der bestehenden Häfen erweitert hätte.

Bis 1965 wird unser Staat insgesamt 750 Millionen Mark für den Hafenbau ausgeben! Doch angesichts der Einsparung an Devisen werden diese Kosten zu einem Gewinn für unsere Wirtschaft.

Was wird aus den übrigen Häfen?

Mit dem Bau des Überseehafens werden unsere übrigen Häfen keinesfalls ihre Bedeutung verlieren. Die schon vorhandenen Umschlagseinrichtungen sollen auch in Zukunft voll ausgenutzt werden. Ja, die Leistungen werden sogar noch steigen, indem sich die einzelnen Häfen auf bestimmte Aufgaben beschränken.

In Wismar, wo die große Kalikippanlage und mehrere Getreidesilos zur Verfügung stehen, werden selbstverständlich weiterhin Kali und Getreide, daneben vor allem Schnitt- und Papierholz umgeschlagen. Der Seehafen Rostock (alter Hafen) wird sich vornehmlich auf den Linienverkehr (regelmäßige Schiffsverbindung) mit den Anliegerstaaten der Nord- und Ostsee und auf den Papierumschlag spezialisieren. Der Hafen von Stralsund

wird wie bisher die Schiffe des Ostseeraumes aufnehmen – er soll vornehmlich dem Umschlag von Papierholz aus Schweden dienen.

Die eigentliche Aufgabe des Überseehafens kommt schon in seinem Namen zum Ausdruck. Er ist in erster Linie für den Verkehr mit den überseeischen Ländern bestimmt. In ihm werden unsere Ozeanriesen einen endgültigen Heimathafen finden.

DER RIESE WÄCHST

Vom Beschluß, einen Überseehafen in Rostock-Petersdorf zu bauen, bis zur Verwirklichung des Planes war noch ein langer Weg. Mancherlei Probleme galt es zu lösen, ehe mit dem ersten Spatenstich begonnen werden konnte.

Modellversuche mit künstlichen Sturmfluten

Schwierige Fragen ergaben sich z. B. im Zusammenhang mit der Einfahrt in den Überseehafen. Es sollte eine sichere und bequeme Einfahrt werden; denn was nutzen die besten Hafenbecken und die modernsten Ausrüstungen zum Umschlag

der Güter, wenn das Tor zum Hafen unzulänglich ist!

Wie beim alten Rostocker Hafen führt auch beim Überseehafen die Fahrrinne durch die Mündung der Warnow. Doch konnte die alte Einfahrt nicht unverändert übernommen werden. Abgesehen von der geringen Tiefe ist sie viel zu schmal. Schon in der Vergangenheit bereitete sie Schwierigkeiten. Ein Blick von der hohen Kabelkrananlage der Warnowwerft läßt erkennen, durch welchen engen Schlauch sich die Wasser der Warnow in die Ostsee zwängen müssen.

Eine neue Einfahrt war auf dem Papier leicht entworfen. Würde sich das Projekt auch in der Praxis bewähren? Von einem modernen Hafen wird erwartet, daß die Schiffe bei allen Witterungsbedingungen ein- und auslaufen können. Welche Folgen würden Stürme und Fluten haben?

Um diese Frage zu beantworten, wurden in der „Forschungsanstalt für Schifffahrt, Wasser- und Grundbau“ zu Berlin zahlreiche Versuche durchgeführt. Die geplante neue Einfahrt wurde als Modell im Maßstab 1:500 aufgebaut. In einem weitflächigen Wasserbassin entstanden Meeresbuchten, Landzungen und Molen, die sich in naturgetreuer Nachbildung zur Küstenlandschaft von Rostock zusammenfügten.

Nun fehlten nur noch die Naturgewalten des Meeres. Besondere „Wellenmaschinen“ versetzten das Wasser in Bewegung. Die künstlich erzeugten

Wellen aber wirkten auf die Bauten des Miniaturhafens genau so, wie die sturmgepeitschten Wogen der Ostsee auf den Rostocker Hafen.

Die Versuche brachten aufschlußreiche Ergebnisse: Die Hafeneinfahrt bewährte sich bestens – wenn auch zunächst in den Laboratorien der Berliner Forschungsanstalt. Selbst „Sturmfluten“ konnten keinen Schaden anrichten. Schwerer Seegang aus Nordost, der gefährlichsten Richtung für die Hafeneinfahrt, wirkte sich weniger ungünstig aus als bei der alten Einfahrt, da der neue Seekanal tiefer ist und dadurch die Wellen geglättet werden. Eine zusätzliche Beruhigung tritt durch eine trichterförmige Verengung des Kanals zur See hin ein.

Erst nachdem das Modell in den wissenschaftlichen Laboratorien allen Prüfungen standgehalten hatte, wurde das Vorhaben genehmigt und zur Ausführung freigegeben.

Der neue Seekanal

Der 26. Oktober 1957 wird als bedeutsamer Tag in die Geschichte unserer Republik eingehen. An diesem Tag wurde mit der praktischen Ausführung des Rostocker Überseehafens begonnen. Der traditionelle erste Spatenstich erfolgte durch die Schaufel eines Baggers.

Spatenstich ohne Spaten! Großmaschinen statt

Handarbeit! Das ist der Leitspruch auf allen unseren Großbaustellen – auch beim Bau des Überseehafens in Rostock-Petersdorf. Nur durch die Anwendung der kraftvollen stählernen Diener des Menschen und durch die neuen Arbeitsmethoden ist es möglich geworden, das inzwischen sprichwörtliche Hafentempo zu erreichen.

Als erstes nahmen der Seekanal und die neue Ostmole Gestalt an.

Der Seekanal wurde unmittelbar neben der alten Hafeneinfahrt angelegt. Die bisherige Ostmole wurde um 30 Meter verkürzt und blieb wie eine Insel – nunmehr als Mittelmole – zwischen beiden Einfahrten, der alten und der neuen, erhalten. Sie hat die Aufgabe, als Wellenbrecher zu wirken. Die in den Laboratorien der Berliner Forschungsanstalt durchgeführten Modellversuche hatten ergeben, daß es zweckmäßig ist, ihre Böschung durch Steinpackungen anzurauhen. So werden die von den durchfahrenden Schiffen verursachten Wellen durch Brechung gemildert.

Die bisherige Einfahrt hatte nur eine Tiefe von 8,50 und eine Breite von 30 Metern. Ihre große Schwester, der neue Seekanal, kann demgegenüber eine Tiefe von 10,50 und – an der schmalsten Stelle – eine Breite von 165 Metern aufweisen.

Die Kollegen des VEB Deutsche Seebaggerei standen vor einer großen Aufgabe. Beim Bau des Seekanals mußten insgesamt 3,7 Millionen Kubikmeter Sand und Erde versetzt werden. Nur einen

kleinen Teil des Baggergutes konnte man an Ort und Stelle wieder verwenden.

11500 Kubikmeter dienten zum Aufschütten des Molenkerns. 600000 Kubikmeter wurden östlich der neuen Mole aufgespült, so daß hier ein Stück Neuland entstanden ist. Es soll die Mole bei Ost- und Nordoststürmen vor dem unvermittelten Aufprallen der Meereswellen schützen, um Auswaschungen und Unterspülungen des Bauwerkes zu vermeiden.

Der Großteil des Baggergutes mußte hinaus auf See transportiert werden. Dort überließ man es den Strömungen, für eine weitflächige Verteilung zu sorgen.

Steine für die Hafemole – alle sammeln mit

Die Kollegen auf den Seebaggern wetteiferten mit den Erbauern der neuen Mole, die sich östlich des Seekanals ins Meer erstreckt. Sie hat eine Gesamtlänge von 530 Metern. Ihr 70 Meter langer Molenkopf ist dem Meer unmittelbar ausgesetzt. Er wurde darum von Eisenspundwänden umgeben und ist mit einem Stahlbetondeckel abgeschlossen.

Im übrigen besteht die Mole zum überwiegenden Teil aus Natursteinen: Granit, Porphyr, Basalt, Quarz ... Feldsteine, Findlinge, Bruchsteine ... runde und eckige, größere und kleinere ... Alle

Sorten befinden sich darunter. Sie türmen sich zu einem stabilen Damm, der den Kanal nach Osten abgrenzt.

In den Monaten des Molenbaues waren viele Menschen in unserer Republik von einer außergewöhnlichen Leidenschaft gepackt. Jeder war aufgerufen, durch das Sammeln von Steinen an dem großartigen Werk in Rostock mitzuarbeiten. Jeder konnte seinen Teil zum schnellen Gelingen beitragen – man mußte nicht einmal nach Rostock kommen.

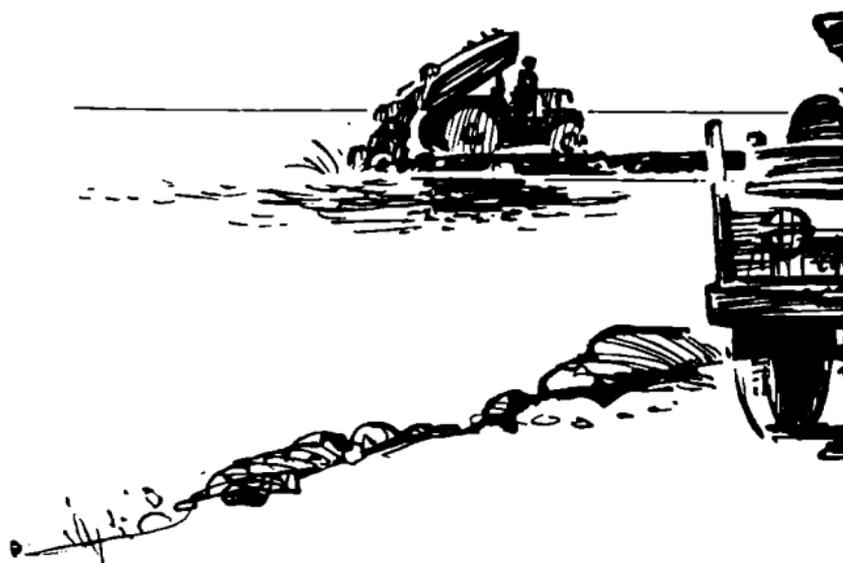
Die Leidenschaft, Steine für die Rostocker Mole zu sammeln, war überall, selbst im küstenfernsten Teil unserer Republik zu spüren. So mancher Bauer hatte sich über die lästigen Steinbrocken geärgert, die auf den Feldern herumlagen. Nun wurden sie kurzerhand zusammengetragen und in Waggonen Richtung Überseehafen verladen. In einigen Dörfern hatten die Bauern denkwürdige Zugaben. Längst waren die Grenzsteine überlebt, die die kleinen Felder der Einzelhöfe trennten. Auch sie traten ihre Reise nach Rostock an. – FDJler und Junge Pioniere zogen in ihrer Freizeit mit Handwagen hinaus, um ihren Teil hinzuzufügen. Auch die Arbeiter aus den Betrieben halfen mit. Viele schrieben mit Teer, Kreide oder Ölfarbe einige Worte auf die zentnerschweren Batzen. Einer der Steine, die in den Molenkopf vermauert wurden, trägt mit roten Buchstaben die Aufschrift: „Gruß aus Aue! VEB Textima.“ Da gab

es Steine aus dem Erzgebirge, aus dem Harz und dem Thüringer Wald, aus dem märkischen Sand und der Mecklenburger Heide.

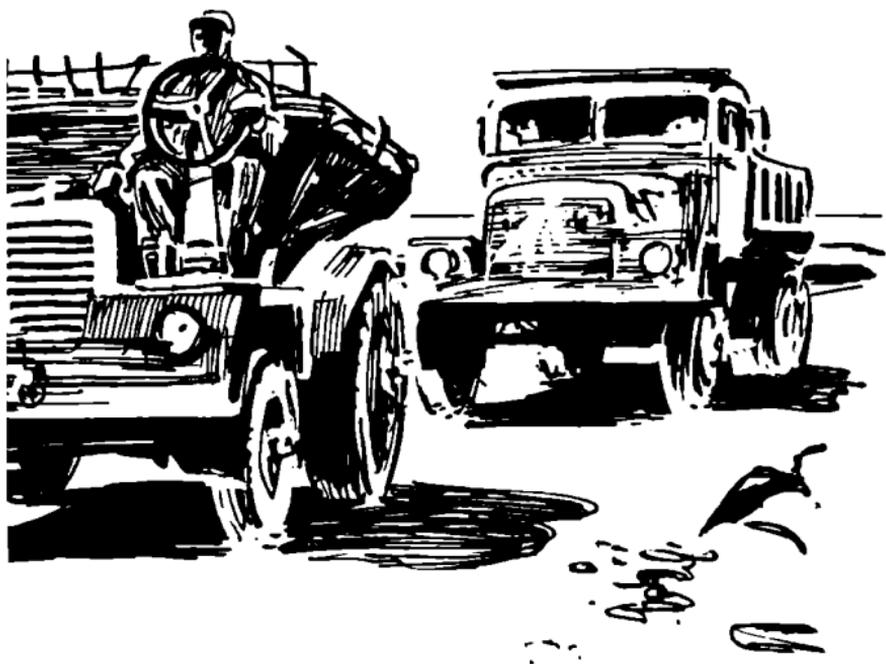
Die Bauleitung in Rostock hatte nicht damit gerechnet, daß unsere Bevölkerung sich mit solchem Schwung an der Aktion beteiligen würde. Sie hatte ein Sammelergebnis von etwa 10000 Tonnen Natursteinen erwartet. Statt dessen rollten zum Geburtstag der Republik am 7. Oktober 1957 über 60000 Tonnen an. Würde man sie auf einen Güterzug verladen, hätte dieser eine Länge von 41 Kilometern.

Unübersehbare Berge von Steinen türmten sich auf dem kleinen Bahnhof Rövershagen, der etwa 28 Kilometer von der Baustelle entfernt liegt. So weit das Auge blicken konnte – Steine, nichts als Steine. An manchen Tagen trafen bis zu 180 Waggonen ein. Immer höher wuchsen die Berge. Wie viele Hände waren nötig gewesen, sie zusammenzutragen oder sie aus dem Fels zu sprengen! Mit wie vielen guten Wünschen waren sie nach Rostock gesandt worden!

Das Baumaterial war vorhanden. Doch der Bau selbst hinkte hinterher. Noch im Februar 1958 war beabsichtigt, die Mole nach dem alten Verfahren zu bauen. Die Steine sollten einzeln gepackt werden. Hierfür wäre der ständige Einsatz von 40 bis 50 Tauchern erforderlich gewesen. Die Mole hätte wahrscheinlich erst im April 1960 fertig werden können.



Nun stapelten sich die Steine. Scharen von jungen Menschen eilten nach Rostock, um mit zuzufassen. Über 37000 Werktätige packten tatkräftig zu und leisteten fast 300000 Aufbaustunden. Durfte man die freiwilligen Aufbauhelfer enttäuschen? War das zögernde Voranschreiten der Arbeiten länger zu verantworten? Gab es keinen Weg, schneller zu bauen, als es in der Vergangenheit üblich war? Diese Fragen stellten die Kollegen vom Hafenaufbau Rostock. Trotz der kühlen Jahreszeit redeten sie sich bei dieser Diskussion die Köpfe heiß.



Auf Ideen kommt es an

Der Kollege Schütt vom VEB Bagger- und Förderarbeiten Magdeburg hatte die richtige Idee. Einige seiner Kollegen behaupten, sein Name hätte ihn dazu angeregt. Wie dem auch sei – der Vorschlag zeigte den Ausweg.

Kollege Schütt regte an, die Mole nicht zu packen, sondern zu schütten.

Es gab mancherlei Widerstände zu überwinden. Nicht wenige Kollegen bestanden auf dem alten

Verfahren. Eine geschüttete Mole sei nicht stabil genug, meinten sie.

Doch dann wurde die Mole nach der neuen Methode errichtet. Die Praxis half, überlebte Vorstellungen zu überwinden: Die geschüttete Mole ist genauso standhaft wie die gepackte. Der entscheidende Vorteil ist, daß man billiger und schneller bauen kann.

Nachdem am 29. April 1958 die Bauleitung die Einführung der neuen Methode beschlossen hatte, wuchs die Mole zusehends ins Meer hinaus. In pausenloser Kette brachten Kippfahrzeuge Steine und Sand heran. Polternd entlud sich der Inhalt in die See.

Anfangs verbauten die Kollegen 400 Tonnen Steine am Tage. Eine Woche später erreichten sie die doppelte Leistung; bald schafften sie täglich 1400 Tonnen!

Bei diesem zügigen Tempo hing alles von der Materialzufuhr ab, mußten doch die Steine zunächst von dem 28 Kilometer entfernten Umschlagbahnhof Rövershagen herangeschafft werden. Je mehr die schmale Mole an Länge zunahm, je mehr Material benötigt wurde, desto öfter kam es einerseits auf dem Wege zu Stauungen der Fahrzeuge und andererseits zu Verzögerungen bei der Arbeit, weil Steine fehlten.

Der junge Diplom-Ingenieur Roland Christophori stellte darum einen Fahrplan auf, der die Materialzufuhr regeln sollte. Danach traf alle sieben Minu-

ten ein beladenes Fahrzeug auf der Mole ein. Von nun an ging die Arbeit flüssig vonstatten.

13000 Fahrten waren notwendig, um die insgesamt 66000 Tonnen Natursteine vom Umschlagbahnhof zur Mole zu schaffen. Von den Kippern und den anderen Lastkraftwagen wurden hierbei 364000 Kilometer zurückgelegt, das entspricht einer Reise neunmal um den Äquator, dem längsten Breitengrad der Erde.

Wir haben auf den vergangenen Seiten schon von einigen großartigen Leistungen gelesen, die beim Bau des Überseehafens von Menschen vollbracht wurden – von den vielen, die mit Begeisterung überall in unserer Republik Steine für die Mole sammelten, von Kollegen Schütt, dessen Idee die Ostmole schneller wachsen ließ, von Diplom-Ingenieur Christophori, der sah, daß durch die schlecht geregelte Materialzufuhr der Bau zu stocken drohte und einen Fahrplan aufstellte.

Und noch ein Mensch soll hier genannt sein, der von seinen Kollegen „Vater der Mole“ getauft wurde: Meister August Püschel. Er ist einer der Männer, die ihre ganze Kraft für den schnellstmöglichen Aufbau der Mole einsetzten. Er, der vor 1945 ein Kämpfer gegen den Faschismus war, arbeitete seit Kriegsende auf verschiedenen Großbaustellen unserer Republik. Er war dabei, als in Wismar die Matthias-Thesen-Werft aufgebaut wurde, war in Trattendorf und Lübbenau tätig, wo neue Kraftwerke entstanden, und half in

Korea beim Wiederaufbau des von den Imperialisten verwüsteten Landes.

Sein Beispiel feuerte die Molenbauer zu ihren hervorragenden Taten an. Die Mole konnte schließlich anderthalb Jahre früher fertiggestellt werden, als ursprünglich vorgesehen war. Dieses beispielhafte Ergebnis wurde nicht durch eine größere körperliche Anstrengung erzielt. Das Geheimnis liegt in der engen Verbundenheit der Kollegen mit ihrem Arbeitsplatz begründet. Alle dachten sie darüber nach, wie die Arbeit verbessert, erleichtert und beschleunigt werden kann. So wurden Neuerermethoden geboren, die für das gesamte Geschehen im Hafenaufbau richtungweisend waren.

Natürlich wollten auch die Kollegen auf den Seebaggern, die an der Fertigstellung des Seekanals arbeiteten, nicht zurückstehen. Sie hatten die Herausforderung der Molenbauer angenommen. Zwölf Bagger wurden eingesetzt, die die Erde förmlich verschlangen.

27000 Kubikmeter Sand und Erde wurden an einem Tage bewegt. Durch die Zusammenballung der Großmaschinen auf engem Raum war es schließlich möglich, auch bei den Baggerarbeiten 15 Monate, 40 Prozent der ursprünglich veranschlagten Zeit, einzusparen.

Zum Geburtstag unserer Republik, am 7. Oktober 1958, wurden der neue Seekanal und die Ostmole feierlich übergeben. Ein riesiger Vorsprung war

gewonnen. Für seine großartigen Leistungen wurde der Volkseigene Betrieb Deutsche Seebaggerei, der in einem knappen Jahr den Durchstich geschafft hatte, mit dem Orden „Banner der Arbeit“ ausgezeichnet. August Püschel aber, der „Vater der Mole“, erhielt an diesem Tag den Titel „Held der Arbeit“. Und die Mole? Sie wurde auf den Namen „Aufbaumole“ getauft – zu Ehren der Bevölkerung unserer Republik, die durch ihren unermüdlichen Einsatz zur Errichtung dieses wichtigen Teiles des Überseehafens beigetragen hatte.

Durch die begeisterte Mithilfe aller war es möglich, daß bei der Errichtung der „Aufbaumole“ etwa 60 Prozent der anfallenden Kosten durch freiwillige Einsätze und Spenden für das Nationale Aufbauwerk (NAW) gedeckt werden konnten.

Die Maulwurfslandschaft am Breitling

Seit dem Herbst 1957, als die Bagger ihr Werk begannen, hatte sich das Gelände südlich des Breitlings, jener haffartigen Erweiterung der Unteren Warnow, zu einer Maulwurfslandschaft verwandelt. 3400 Menschen waren damit beschäftigt, dem Küstenstreifen ein neues Antlitz zu geben. Zu Wasser und zu Lande begannen sie, die Erde um und um zu wühlen.

Der Aufbauplan bis 1965 sieht vor, daß zunächst die beiden Hafenbecken 1 und 2 sowie der Ölhafen fertiggestellt werden. Die beiden großen Becken des Handelshafens sind jeweils 1180 Meter lang und 180 Meter breit. Um die Kosten so niedrig wie möglich zu halten, wurden sie nicht in ihrer vollständigen Länge in das Land hineingetrieben – bei diesem Verfahren hätte man die ganze Erde über viele Kilometer forttransportieren müssen. Die Hafenbauingenieure ersannen einen rationellen Plan.

Bei den Becken wurden jeweils 600 Meter von See aus in das Land hineingebaggert. Die übrigen 580 Meter Kaifläche wurden mit dem auf der Landseite ausgehobenen Material in Form von Landzungen seewärtig aufgespült. Während also auf der einen Seite das Wasser 600 Meter tief in das Land vordrang, wuchsen auf der anderen die 580 Meter langen Begrenzungsflächen der Becken in das Wasser hinaus, so daß schließlich die Gesamtlänge von 1180 Metern entstand. – Auf diese Weise konnte ein großer Teil des Baggergutes an Ort und Stelle wieder verwendet werden.

Welche gewaltigen Erdmassen bewegt werden mußten, kann man an folgendem Beispiel ermes- sen: Allein zur Verlängerung der Kais zur See- seite hin wurden 700000 Kubikmeter Sand benö- tigt. Freilich war es nicht immer möglich, das Schema – auf der einen Seite abtragen, auf der anderen wieder aufschütten – einzuhalten. De

Bodenbeschaffenheit bereitete manche Schwierigkeiten. Der lockere Schlick mußte zunächst abgebaggert werden, ehe man mit den Aufschüttungen beginnen konnte. Hätte man ihn liegen gelassen, wäre es später gewiß zu unerwünschten Bodenbewegungen gekommen.

Umgekehrt widersetzte sich der feste Mergel hartnäckig der Abtragung. Die Kollegen auf den Seebaggern waren mit ihren Flüchen nicht gerade sparsam, wenn sie auf eine solche widerpenstige Erdschicht stießen. Oftmals mußte neun Meter tief gebohrt und der Boden durch Sprengungen gelockert werden. Erst danach war es möglich, weiter zu baggern.

Das Lied der Bagger

So ein Bagger ist ein gefräßiger „Maschinen-Hai“. Einer von ihnen, ein besonders leistungsfähiger, erhielt darum auch die Bezeichnung „Nimmersatt“.

Nimmersatte sind sie jedoch alle – die Schwimmbagger „Saßnitz“, „Warnemünde“, „Usedom“, „Stralsund“ und andere.

Als das Hafenbecken 2 schon in Umrissen Gestalt angenommen hatte und es nun darauf ankam, dem Becken die gewünschte Tiefe von 10,50 Metern zu geben, holte der Bagger „Saßnitz“ unermüdlich seine schweren Lasten aus der Tiefe. Mit sei-

nen 42 Eimern schluckt er Feldsteine, Reste von Baumstämmen, Schlick und Sand. 620 Liter faßt jeder der kettenförmig angeordneten Eimer (darum „Eimerkettenbagger“).

Das Lied der Bagger ist Ächzen und Stöhnen. In allen Fugen knackend und am ganzen Körper bebend, gleiten sie in den Becken hin und her, hin und her, vom Morgengrauen bis in die Nacht hinein. Mit jeder Bewegung nagen die Eimer weitere Zentimeter Erde von der Grundfläche ab. In gleichförmigem Takt entleeren sich die Behälter in Schuten, das sind flache, offene Wasserfahrzeuge, die längsseits der schwimmenden Kolosse anlegen.

Bagger eines anderen Typs saugen mit mächtigen Stahlmäulern die Erde in sich auf, um sie am anderen Ende wieder auszuspeien (Saugbagger).

Die festen Bestandteile des Baggergutes setzen sich in den Schuten ab, das Wasser läuft über die Bordkanten zurück in das Hafenbecken. 300 Kubikmeter haben in einem solchen Transportschiff Platz. Nach einer halben Stunde sind sie bis zum Rande gefüllt. Ein Schleppfahrzeug tuckert heran, das die Lasten hinter sich herziehend abfährt.

Der Inhalt der Schuten wird entweder auf offener See abgeladen oder aber zum Aufspülen neuer Landflächen verwendet. Wie geht das letztere vor sich?

Diesen Schuten können wir an den schwimmenden Spülern wieder begegnen, deren Aufgabe es

ist, das Baggergut auszubreiten. Ein Wasserstrahl rührt den Sand zu einer flüssig-breiigen Masse (1 Teil Sand, 7 Teile Wasser). Ein Saugrohr nimmt das Gemisch auf. Nach 40 Minuten ist eine Schute leergepumpt. Prasselnd und an den Eisenwänden der Rohrleitungen scheuernd, reißt der Wasserstrom die Steinkörnchen mit sich auf das weite Spülfeld, das Neuland.

Die Rohrleitungen erstrecken sich über Hunderte Meter, ja, sie sind bis zu einem Kilometer lang. An ihren Ausflüssen bilden sich ausgedehnte Schwemmfächer, die noch nicht erkennen lassen, daß sie dereinst den Ufergrund für Lagerhallen, Kaimauern und Kräne mit tonnenschweren Lasten bilden werden.

Rammen, Pfähle und Beton

An anderen Abschnitten des umfangreichen Geländes entstehen bereits die neuen Kaimauern. Dem Beschauer bietet sich ein merkwürdiger Anblick: Entlang des künftigen Hafenbeckens erstreckt sich eine Baugrube, in der es von Menschen wimmelt. Sie liegt tiefer als der Wasserspiegel im benachbarten Becken, durch einen etwa 40 Meter breiten Erdwall geschützt, der den Einbruch des Wassers verhindert. Jenseits dieses deichähnlichen Walls, gleichsam über den Häuptern der Arbeiter, schwimmt der Bagger, der un-

beirrt seine nagende Tätigkeit fortsetzt und bloß auf die Vollendung der Kaimauern zu warten scheint, um dann auch den letzten Rest des einstigen Landes mit seinen Schaufeln abzutragen.

In der Baugrube wird das Fundament zur Kaimauer gelegt. Haushohe Rammen sind am Werk, um Pfähle aus Eisenbeton in den Grund zu schlagen. Der Bär, das Gewicht der Rammen, wird durch Dampfdruck gehoben. Dann plötzlich entweicht der Dampf mit zischendem Ton, das Gewicht fällt sausend zurück und wuchtet auf den Kopf der nagelförmigen Gebilde aus Stahl und Beton. Unter der vieltonnenschweren Kraft vibriert der Boden in weitem Umkreis. Mit jedem Schlag senkt sich ein Pfahl um wenige weitere Zentimeter hinein in das Erdreich. Zwei Stunden vergehen, bis ein einziger Pfahl die gewünschte Tiefe erreicht hat.

Wo sich harte Erdschichten den Eindringlingen entgegenstemmen, müssen – wie bei den Seebaggern – Spülbohrungen (Bohrung mittels Wasserstrahls) und Sprengungen den Boden vorbereiten. Dann vergehen manchmal drei Tage, ehe ein Pfahl 13 bis 17 Meter tief eingerammt ist; denn nur ein Pfahl, der über 13 Meter hinabreicht, erfüllt seinen Zweck – er muß mindestens 3 Meter unter der Sohle (Grundfläche) des Beckens fußen, um den späteren Aufbauten genügend Halt zu geben.

Halt und Festigkeit, das ist das wichtigste im Ha-

fenbau. Unsicher ist das lockere, zum Teil aufgespülte Erdreich. Leicht könnte es unter dem Einfluß des Wassers und des steilen, viele Meter betragenden Abfalls der Uferböschung ins Rutschen geraten. Von den Betonpfählen hängt die Sicherheit aller anderen Bauten ab. Insgesamt müssen viele Zehntausend solcher Betonfüße eingerammt werden, um den weitflächigen Anlagen ein solides Fundament zu geben.

Die noch sichtbaren freien Enden der Pfähle stehen anfangs wie Stoppeln eines abgeernteten Getreidefeldes getrennt voneinander. Viele der Pfahlköpfe sind durch die Wucht des Aufpralls der Ramme zersplittert.

Später werden sie durch Betonträger und Rundeisen (Bewehrungen) miteinander verbunden, die verbleibenden Zwischenräume werden mit Beton vergossen. Es bildet sich eine stabile, zusammenhängende Decke aus Stahlbeton, die auf den Pfählen ruht.

Immer mächtiger wird die Betondecke. In ununterbrochenem Strom rollen von der Betonmischmaschine die Verladekipper heran, in denen bereits die fertig angerührte breiige Masse schwappt. Mit einem einzigen Hebelgriff entladen die Fahrzeuge ihren Inhalt auf die höher und höher wachsende Mauer, die schließlich den Wasserspiegel überragt.

Inzwischen wird auf der dem Hafenbecken abgewandten Seite der Kaimauer eine Spundwand

gezogen. Das ist eine wasserdichte Wand, die aus Tausenden einzelnen U-förmig gestalteten Profileisen (Spundbohlen oder Lasen) besteht. Ihre Teile gleiten in Nut und Feder ineinander und halten wie Krallen fest. Abermals donnert der Bär auf die Eisenteile hernieder. Auch die Spundwand muß in eine Tiefe reichen, die um einige Meter unter der Sohle des Hafenbeckens liegt.

Sobald Kaimauer und Spundwand vollendet sind, kann der Bagger sein Werk auch auf das übriggebliebene Erdreich ausdehnen. Als erstes räumt er den 40 Meter breiten Restwall fort. Nun dringt das Wasser bis zur fertigen Kaimauer vor. Allmählich rutschen die Erdmassen nach, die sich zunächst noch unter der Betonplatte der Kaimauer (Kaiplatte) befinden; auch sie werden vom Bagger erfaßt. Letztlich bleiben nur die wasserumspülten Betonpfeiler stehen, auf denen nunmehr die Kaiplatte freischwebend ruht. Erst die Spundwand setzt der Auswaschung des Erdreiches ein Ende. Ihre Aufgabe ist es, das hinter der Kaimauer befindliche Land vor dem Nachgleiten zu bewahren.

Die restlichen Arbeiten an dem 17 Meter hohen Kaiwerk sind weniger schwierig. Nun können die Poller (Rundklötzer aus Eisen zum Vertauen der Schiffe) befestigt und die Laufschiene für die Kranbrücken verlegt werden.

Hinter der Kaimauer schreitet indessen der Bau der übrigen Hafeneinrichtungen rüstig voran.

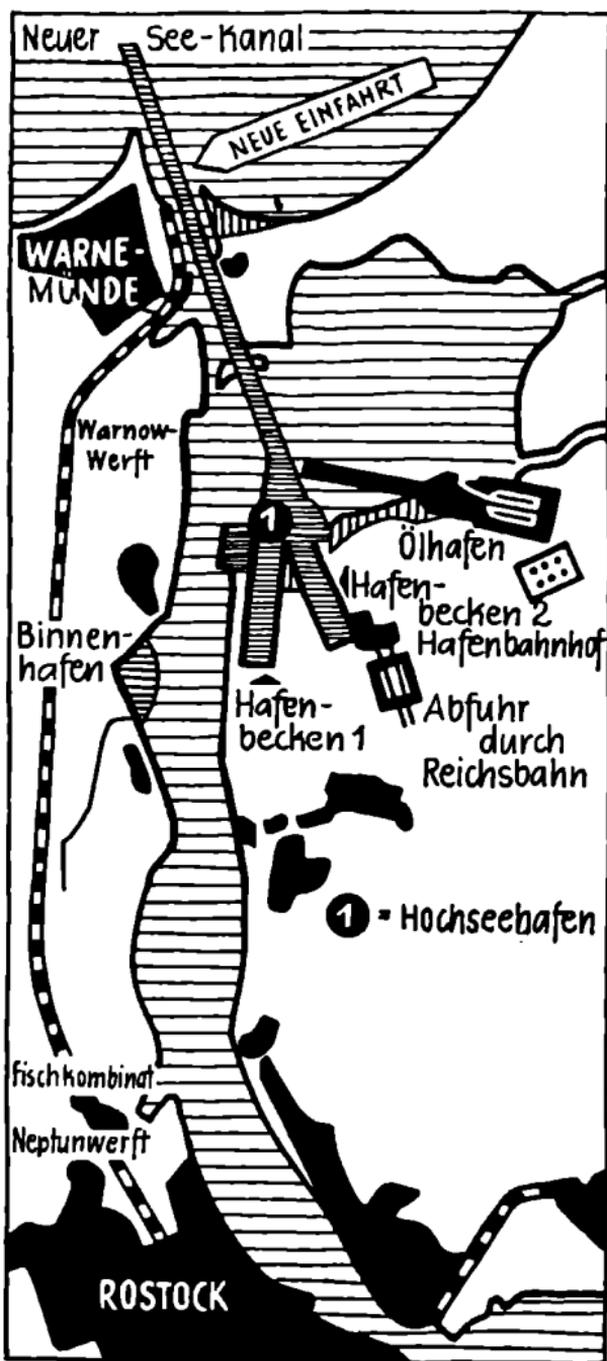
MORGEN SCHON WIRKLICHKEIT

Am Ende des Siebenjahrplanes wird unser Überseehafen im wesentlichen fertiggestellt sein. Überspringen wir in Gedanken die Jahre bis 1965. Die Zeichnungen der Ingenieure und Architekten verraten schon heute, wie in Zukunft unser neues, größeres und schöneres Tor zur Welt beschaffen sein wird:

Durch den neuen Seekanal steuern die Schiffe in gradlinigem Kurs bis zum Wendebecken, das sich einige hundert Meter vor den eigentlichen Hafenanlagen befindet. Hier verzweigt sich die Fahrinne zu den Hafenbecken 1 und 2, zum Ölhafen und später auch zu den neuen Anlegeplätzen für die Eisenbahnfähre nach Dänemark.

Handelshafen von Format

Die Fortführung des Seekanals und der Fahrinne über das Wendebecken landeinwärts mündet im Hafenbecken 2. An seiner Ostseite werden die Massengüter umgeschlagen (Massengutpier). Als Lagerbehälter stehen drei Bansen zur Verfügung; das sind offene Speicher, die 200000 Tonnen Kali oder 300000 Tonnen Erze aufnehmen können. Daneben erheben sich mehrere mächtige Silos, geschlossene Speicher.



Der neue Überseehafen Rostock-Petersdorf

Die Beförderung zwischen Schiff, Lagerräumen und Eisenbahn erfolgt über eine lange Kette von Transportbändern.

An der Westseite des Hafenbeckens 2 werden die Stückgüter umgeschlagen (Stückgutpier). Gabelstapler, kleine Motorfahrzeuge, die die Kisten, Schachteln und die anderen Umschlaggüter heben und senken können, rollen mit ihrer Last von den Schiffsanlegestellen direkt in zwei große Kaihallen, die aus Stahlbeton-Fertigteilen aufgerichtet worden sind. Jede ist 360 Meter lang und 60 Meter breit.

Dreizehn bis fünfzehn Schiffe von jeweils 10000 Tonnen Tragfähigkeit können in diesem Becken auf einmal abgefertigt werden. Kräne der modernsten Bauart, für alle Größen und Gewichte der Güter, stehen hierfür bereit. An der Stückgutpier finden wir Verladebrücken mit Wippdrehkränen, an den Kaihallen zahlreiche Portalblockdrehkräne, und an der Massengutpier erheben sich Bunkerbrücken mit Wippdrehkränen.

Das Hafenbecken 1 dient dem Umschlag von Spezialgütern. Ein Teil der hier eintreffenden Waren – Lebensmittel, Südfrüchte und dergleichen – wird zunächst in dem riesigen Kühlhaus eingelagert. Mit seinen zehn Etagen überragt es wie ein kleiner Wolkenkratzer weit und breit das Gelände. Noch höher hinaus wollen die Hafenaubauer mit einem modernen Lagergebäude, das achtzehn Geschosse haben soll.

Im Hafen 1 legen auch die großen Passagierschiffe an. 250 Meter Kailänge benötigt allein unser großes FDGB-Urlauberschiff „Völkerfreundschaft“.

Auch ein Ölhafen wird gebaut

Am Ende des Siebenjahrplanes werden jährlich 4,8 Millionen Tonnen Petroleum über eine mächtige Rohrleitung von den sowjetischen Bohrfeldern in Baschkirien (westlich des Urals) zum Erdölkombinat Schwedt im Bezirk Frankfurt (Oder) fließen. Das geschieht auf dem Landwege. Die Tankschiffe dagegen bringen ihre Ladung über See nach Rostock. Etwa drei bis vier Kilometer östlich des Handelshafens, nahe dem Dörfchen Peez, entsteht der neue Ölhafen. Hier werden die Schiffe, die den Rostocker Hafen anlaufen, ihren Treibstoff bunkern. Von hier wird auch ein Teil des binnenländischen Ölbedarfs gedeckt werden.

Jeweils 10000 Tonnen Erdöl haben in den stählerne Bächen der Tanker unserer volkseigenen Handelsflotte Platz. Zehn Eisenbahnzüge mit zusammen 500 Kesselwagen sind erforderlich, um die Fracht eines einzigen Tankers auf dem Schienenwege abzufahren.

Vom Seesteg, wo die Tanker anlegen, führt eine 700 Meter lange Rohrleitung direkt zu den Ölbe-

hältern. Drei Pumpenstationen sind erforderlich, um die energiereiche Flüssigkeit zu bewegen. Insgesamt werden zwölf Öltanks errichtet, die 30000 Kubikmeter des begehrten Stoffes aufnehmen können. Die größten Tanks fassen etwa 5000 Kubikmeter; sie haben einen Durchmesser von 23 Metern und sind 12,50 Meter hoch.

Ein Teil der technischen Anlagen des Ölhafens ist sowjetisches Fabrikat. Originell ist der Aufbau der Ölbehälter, die aus einem Werk in Kuibyschew stammen. Ihre einzelnen Bauteile trafen bereits montagefertig bei uns ein. Der Aufbau geht denkbar einfach vor sich: Der Boden eines solchen kreisrunden Behälters besteht aus zwei Teilen (halbkreisförmigen Metallblechen), die zunächst wie ein Teppich zusammengerollt sind. Mit Hilfe von Traktoren werden sie aufgerollt und danach zusammengeschweißt. Zusammengerollt sind auch die 12,50 Meter hohen Mantelflächen. Sie werden emporgehievt, rund um das Bodenblech aufgerollt und an den Grenzflächen verschweißt.

Da die deutschen Monteure im Ölbehälterbau noch wenig erfahren sind, werden sie von sowjetischen Ingenieuren angeleitet, die schon viele Anlagen dieser Art in ihrer Heimat und in anderen Ländern aufgestellt haben.

Vorsicht ist besser als Schaden! Das gilt besonders im Umgang mit einem so leicht brennbaren Stoff wie dem Erdöl. Zum Schutz des Ölhafens

wird darum ein Netz von Berieselungsrohren das gesamte Gelände überziehen. Die Berieselung erfordert bei einstündigem Betrieb so viel Wasser wie eine Stadt mit 20000 Einwohnern in 24 Stunden verbraucht.

Das Tempo entscheidet

Der Überseehafen Rostock wird einen würdigen Platz unter den Häfen der Welt einnehmen. Durch die Ausbaggerung der Fahrrinne auf 10,50 Meter können Schiffe jeder Größe, soweit sie in der Ostsee verkehren, den Hafen anlaufen. Er ist für Frachter bis zu 15000 Tonnen und für Tankschiffe sogar bis zu 30000 Tonnen Tragfähigkeit geeignet.

Auch die verkehrsgeographische Lage Rostocks ist recht günstig. Von allen deutschen Ostseehäfen (einschließlich Lübeck) hat Rostock die beste Lage zum Sund, zum Nordostseekanal, zu den dänischen Inseln und zur östlichen Ostsee. Die im Vergleich zu den Nordseehäfen größere Entfernung zum offenen Ozean wird durch andere Vorteile ausgeglichen. Ein großer Vorteil besteht zum Beispiel in der kurzen Hafeneinfahrt. Ihre Länge beträgt in Rostock nur 6, in Bremen dagegen 80 und in Hamburg sogar 120 Kilometer. Rostock ist nicht von Ebbe und Flut abhängig, so daß die Schiffe jederzeit ein- und auslaufen können.

Welche Schwierigkeiten gibt es demgegenüber in vielen Nordseehäfen! Schiffe, die nicht rechtzeitig vor der Ebbe in den Hafen gelangen, bleiben oft viele Stunden bis zur nächsten Flut auf der Reede vor Anker liegen. Manche Häfen müssen sich sogar bei Ebbe durch Schließen der Schleusenanlagen vor dem Absinken des Wasserstandes schützen (Dockhäfen).

Entscheidend aber sind die technischen Einrichtungen. Die Kräne haben eine maximale Löschkapazität (größtmögliche Löschleistung) von 1700 Tonnen je Stunde – ein mit Massengut beladener 10000-Tonnen-Frachter kann in sieben bis acht Stunden abgefertigt werden. Ebenso flott geht die Arbeit im Ölhafen vonstatten. Hier ist ein Tanker binnen zehn bis zwölf Stunden leergepumpt.

Für die Volkswirtschaft ist jeder Gewinn an Zeit auch ein Gewinn an Geld. Um welche Summen es sich hierbei handelt, zeigt folgendes Beispiel. Mit einem einzigen Tag Liegezeit gehen unserer Wirtschaft bei einem großen Schiff 10000 Mark verloren. Das ist gewiß keine Kleinigkeit.

Auf das Tempo kommt es an, wenn die Schifffahrt Gewinn bringen soll, und an Tempo wird es nicht mangeln. Die günstigen natürlichen Verhältnisse und die modernen technischen Anlagen verbürgen, daß der Überseehafen nach seiner Fertigstellung einer der schnellsten Häfen der Welt sein wird.

Röstock wird nicht allein für die DDR zum Zen-

trum des Überseeumschlags werden. Auch ausländische Handelsunternehmen – sozialistische wie kapitalistische – werden ihre Waren über Rostock senden, da hier der Umschlag schneller abläuft und damit billiger ist als in anderen Häfen, zum Beispiel in Hamburg.

Günstige Verbindungen zum Hinterland

Rostock wird auch günstige Verkehrsverbindungen zu seinem weit über die DDR hinausreichenden Hinterland erhalten, und das ist ein weiterer Vorzug.

Durch den Bau eines riesigen Verschiebebahnhofes mit 40 nebeneinanderliegenden Gleisen ist der zügige Abtransport der Güter zu den Verbrauchern gesichert. Von der Größe dieser Anlagen kann man sich ein Bild machen, wenn man weiß, daß der Leipziger Hauptbahnhof zum Beispiel 22 Gleise hat.

Damit die Schiffspassagiere auch mit der Bahn bequem reisen können, entsteht ein neuer Hafenhauptbahnhof. Für besonders eilige Reisende ist die Anlage eines Flugplatzes vorgesehen.

Bei der zunehmenden Motorisierung in der DDR wird auch der Transport durch Kraftfahrzeuge immer mehr an Bedeutung gewinnen.

Eine wichtige Rolle spielt vor allem der Abtransport wenig haltbarer Waren wie Fisch, Fleisch, Ba-

nanen und dergleichen, die auf Kühlschiffen in Rostock eintreffen. Diese Güter müssen besonders sorgsam behandelt werden, um sie vor dem Verderben zu schützen. Am vorteilhaftesten ist es, sie durch Thermokraftwagen ins Binnenland zu befördern, weil man damit vom Schiff oder dem Hafenkühlhaus direkt bis zu den Verkaufsläden in Städten und Dörfern fahren kann. Das ist mit der Eisenbahn nicht möglich.

Noch gibt es keine leistungsfähige Straßenverbindung zwischen Rostock und seinem Hinterland. Auch sie wird im Siebenjahrplan geschaffen. Bereits 1963 wird mit dem Bau der Autobahn Berlin-Rostock begonnen. Es ist vorgesehen, sie noch 1965 in Betrieb zu nehmen. In wenigen Stunden können dann die Waren vom Schiff bis zum Verbraucher gelangen.

Elbekähne neben Ozeanriesen

Ein Sorgenkind bleibt zunächst noch der Anschluß Rostocks an die Binnenwasserstraßen der DDR. Besonders für Massengüter ist der Transport mit dem Binnenschiff billiger als mit der Eisenbahn oder dem Kraftwagen. Aber noch verfügt der Rostocker Hafen über keine Wasserstraßenverbindung zu dem reich verzweigten Fluß- und Kanalsystem unserer Republik. Besonders günstig wäre es, eine solche Verbindung zu dem mittel-

deutschen Industriegebiet herzustellen; denn drei Viertel aller im Rostocker Hafen umgeschlagenen Güter stammen aus Mitteldeutschland oder nehmen ihren Weg dorthin.

Vorgesehen ist darum zunächst eine direkte nord-südliche Wasserstraße von Rostock zur Elbe. Die Binnenschiffe werden von Rostock kommend die Warnow aufwärts fahren – der Fluß soll bis oberhalb Bützow vertieft und begradigt werden. Hier wird der eigentliche Nordsüdkanal beginnen, dessen Gesamtlänge nach den vorliegenden Plänen 149 Kilometer beträgt. Er wird verschiedene Seen durchqueren, zum Beispiel den Sternberger See, die Eldewasserstraße schneiden, dadurch auch Abzweigungen nach Schwerin und der Mecklenburgischen Seenplatte erhalten und oberhalb von Wittenberge in die Elbe münden. Von hier gelangen die Schiffe in das mitteldeutsche Industriegebiet und – elbaufwärts – bis in die Tschechoslowakische Sozialistische Republik. Sie können jedoch auch zur Havel abbiegen und auf diesem Wege unsere Hauptstadt Berlin erreichen.

Der Nordsüdkanal ist ein gewaltiges Vorhaben. Nicht nur seine Länge stellt unsere Wasserbauingenieure vor große Aufgaben. Erhebliche Schwierigkeiten bereitet vor allem das ungünstige Gelände. Der Nordsüdkanal muß einen Höhenunterschied von 36,80 Metern überwinden. 6 Schleusen müssen zur Wasserhaltung angelegt

werden. Hinzu kommen Schöpf- und Pumpwerke, Deiche und Düker (Kanalunterführungen für Kabel, Rohrleitungen und Gräben). Außerdem ist der Bau von 47 Straßen- und 12 Eisenbahnbrücken notwendig, um den Landverkehr nicht zu stören. 30 Millionen Kubikmeter Erde müssen bewegt werden, weit mehr als bei der Anlage des Überseehafens.

Alles kann freilich nicht auf einmal geschafft werden. Viele der beim Kanalbau erforderlichen Großmaschinen sind gegenwärtig noch im Hafenaufbau eingesetzt. Überdies werden die Kanalbauten viele Millionen Mark kosten. Darum sollen zunächst einmal der Überseehafen und die Autobahn vollendet werden.

In wenigen Jahren werden jedoch der Nordsüdkanal und weitere Kanalprojekte Wirklichkeit werden. Die Baupläne liegen bereits in den Pappschränken der Entwurfsbüros fertig ausgearbeitet vor.

Schon in naher Zukunft wird sich dem Besucher des Hafens ein imposanter Anblick bieten: An den Piers werden nicht nur unsere Ozeanriesen festmachen. Zu ihnen gesellen sich die Flußkähne wie Zwerge zum Riesen. Sie werden Seite an Seite liegen. Die an der Pier verankerten Wippdrehkräne, deren Arme bis zu 40 Meter ausschwenken können, holen aus den Ladeluken der Überseeschiffe die vielfältigsten Güter hervor. Der Kran trägt sie über die Ozeanriesen hinweg

direkt in das Innere der Binnenschiffe, ohne daß die Fracht erst an Land abgestellt werden muß.

Unser Hafen-Kalender

Bald wird dieses Zukunftsbild Wirklichkeit sein. Schon heute ist das „Rostocker Tempo“ zu einem sprichwörtlichen Begriff geworden. Rufen wir uns die wichtigsten Daten noch einmal in Erinnerung zurück:

Am 26. Oktober 1957 erfolgte der erste Spatenstich.

Am 7. Oktober 1958, anderthalb Jahre vorfristig, konnten die Aufbaumole und der Seekanal übergeben werden.

Bereits am 15. Januar 1960 lief der erste Ozeanriesen den Überseehafen an: unsere „Völkerfreundschaft“.

Am Vorabend des 1. Mai 1960, sieben Monate vor dem ursprünglichen Termin, wurde der Umschlagbetrieb aufgenommen. Als erster Frachter vertraute der 10000-Tonner „Schwerin“ den Kränen am Hafenbecken 2 seine Ladung an. An diesem Tag wurde der teilfertige Überseehafen offiziell eingeweiht. Tausende Bürger aus allen Teilen unserer Republik waren dabei. Zahlreiche Diplomaten sowie Ehrengäste aus Polen, der ČSSR und Bulgarien, aus der Vereinigten Arabischen Republik, aus Dänemark, Schweden und Finnland

weilten unter ihnen. Ein prachtvolles Tagefeuerwerk lohte zum Himmel.

Es war ein Freudenfest zu Ehren der gesamten Republik, hatten doch Millionen Menschen aus unserer Republik ihr Scherflein zum Gelingen des Werkes beigetragen. Bis zur Einweihung des Hafens waren 4,2 Millionen Mark an Spenden eingegangen und 500000 freiwillige Aufbaustunden geleistet worden.

Besondere Anerkennung wurde der großen Gemeinschaft der Hafenbauer zuteil. Über hundert Kollegen wurden als Aktivisten ausgezeichnet, die Besatzung des Baggers „Barth“ darf von nun an den Titel „Brigade der sozialistischen Arbeit“ führen. Zwei Baukollektive erhielten den Orden „Banner der Arbeit“, und der Bauleiter, der jetzige Hafendirektor, Max Dreese, wurde „Held der Arbeit“.

Ein schnelles Tempo haben auch die Kollegen vom Ölhafen eingeschlagen. Am 30. Juni 1960, vier Monate vor dem geplanten Termin, konnte der Ölumschlag aufgenommen werden.

Ein Wahrzeichen des Aufstiegs

Schon 1960 wurden im Überseehafen etwa 400000 Tonnen Güter umgeschlagen. Die Leistungen werden sich von Jahr zu Jahr erhöhen. Für 1961 rechnet man bereits mit einem Umschlag von 2,8 Millionen

Tonnen, 1965 – nach der vollen Inbetriebnahme des Überseehafens – werden es sogar 6,7 Millionen Tonnen sein, darunter eine Million Tonnen Öl. Dann werden 70 Prozent der in den Seehäfen der DDR umgeschlagenen Güter ihren Weg über Rostock-Petersdorf nehmen.

Der Überseehafen wird uns eine erhebliche Einsparung an Devisen bringen. Der Güterverkehr über fremde Häfen wird erheblich zurückgehen. Mußte unsere Republik 1957 noch 42 Prozent unseres gesamten seeseitigen Umschlages über Häfen außerhalb der DDR leiten, so werden es 1965 nur noch 10 Prozent des Gesamtumschlages sein. Wahrscheinlich werden wir später sogar gänzlich auf den Umschlag in fremden Häfen verzichten können; denn mit seiner endgültigen Ausrüstung im Jahre 1965 wird der Überseehafen für den jährlichen Umschlag von 15 Millionen Tonnen im Handelshafen und 6 Millionen Tonnen im Ölhafen bereitstehen. Außerdem soll der alte Rostocker Hafen auf 2 Millionen Tonnen mögliche Umschlagsleistung ausgebaut werden.

An dem zunehmenden Strom der Außenhandels-güter wird man ablesen können, wie in der DDR das Leben schöner und reicher wird, wie sich im Ausland der Kreis unserer Freunde und Partner ständig erweitert.

Die schwimmende Brücke

Ein merkwürdiges Schiff ist es, das mitternächtlicher Weise Warnemünde zustrebt. Der Kapitän hat es offenbar eilig, denn schnell nähert es sich dem Ufer. Einen Lotsen benötigt er nicht. Obwohl fremd im Hafen, kennt er das Fahrwasser gut, kommt er doch jede Nacht hierher. Schon von ferne kündigt sich der Gast durch das Aufheulen der Schiffssirene an, als wollte er sagen: Macht schnell, ihr Männer an Land, unsere Zeit ist knapp bemessen!

Die Molenfeuer kennzeichnen unfehlbar die Einfahrt in das kleine Hafenbecken, das sich dem Warnemünder Bahnhof anschließt.

Die Gleise führen direkt an die Kaimauer. Ja, es scheint, als ob die Eisenbahnwaggons ins Meer stürzen könnten, so plötzlich enden die Schienen am Rande des Wassers, genau auf die offene Seeweisend.

Von Bord her leuchtet ein Scheinwerfer auf. Sein Lichtkegel tastet die Küstenlinie ab. Für einen Moment erhellt er den gestreiften Turm der Mittelmole, der sich hell aus dem Dunkel der Nacht heraushebt. Dann huscht der Strahl weiter zum

Ufer, bis er den Bahnkörper erfaßt. Genau hierauf richtet das Schiff seinen Kurs.

Noch ehe das Fahrzeug das Festland erreicht, klappt es den beweglichen Teil seines Bugs zu einem hufeisenförmigen Tor empor.

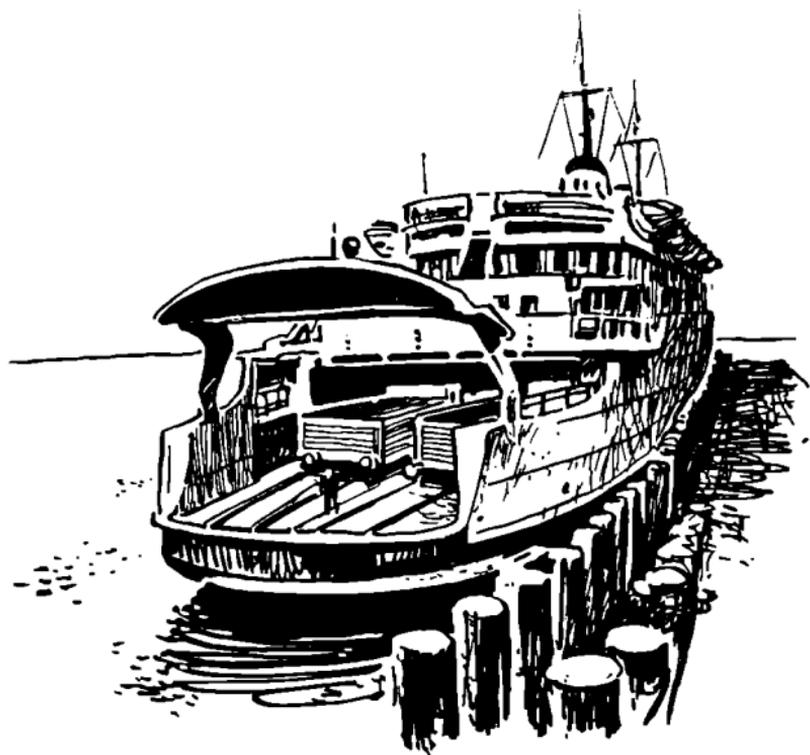
Das Schiff ist die Eisenbahnfähre (Trajekt) der Dänischen Staatsbahn, eine schwimmende Brücke zum nördlichen benachbarten Ostseeland. Der jenseitige Endpunkt ist das dänische Städtchen Gedser, das nur 44 Kilometer von Warnemünde entfernt liegt.

Langsam gleitet das Schiff in das Fährbecken hinein. Immer weiter zwingt es sich in den trichterförmigen Einschnitt, in den der Schiffskörper genau hineinpaßt.

Die Fähre wird am Ufer verriegelt. Jetzt können die Gleisanlagen des Festlandes mit denen des Schiffes verbunden werden. Von Land her senkt sich eine Klappbrücke auf das Schiffsdeck – auf den Millimeter genau passen die Enden der Schienen zusammen. Ohne umzuladen werden nun die Eisenbahnwaggons zwischen Land und Schiff rangiert.

Das Innere der Fähre ähnelt einer Bahnhofshalle. Dort stehen auf mehreren Gleisen die Waggons. Sorgsam werden sie verkeilt, damit sie während der Überfahrt nicht ins Rollen geraten.

Wie bei der Eisenbahn zu Lande wird auch bei der „Eisenbahn zur See“ auf Pünktlichkeit größter Wert gelegt. Der zwischen der Deutschen



Die „Saßnitz“ beim Anlegemanöver im Fährbecken

Reichsbahn und der Dänischen Staatsbahn vereinbarte Fahrplan wird zumeist auf die Minute genau eingehalten. Für die Überfahrt zwischen Gedser und Warnemünde sind 2 Stunden 10 Minuten vorgesehen. Bei Sturm können allerdings Verzögerungen eintreten; ja, es kann bei gar zu grober See sogar vorkommen, daß die Fähre unverrichteterdinge nach Dänemark zurückkehren muß, ohne in Warnemünde angelegt zu haben; oder sie läuft in Gedser gar nicht erst aus. Das ist allerdings selten der Fall.

Wechselvolle Geschichte

Trotz Lokomotive und Dampfschiff war der Transport über die Ostsee noch im vorigen Jahrhundert eine umständliche Angelegenheit. Von der Eisenbahn mußten die Güter ins Schiff verladen werden, vom Schiff in die Eisenbahn. Viel Zeit ging durch diesen „gebrochenen“ Verkehr verloren.

Ein großer Fortschritt war darum der Bau einer Eisenbahnfähre zwischen Warnemünde und Gedser, die 1903 in Betrieb genommen wurde. Die neue Einrichtung bewährte sich so ausgezeichnet, daß wenige Jahre später, 1909, die Aufnahme einer zweiten Fährstrecke zwischen Saßnitz (Rügen) und Trelleborg (Schweden) erfolgte.

In den dreißiger Jahren herrschte auf beiden Fährstrecken ein sehr reger Verkehr. Allein zwischen Warnemünde und Gedser waren vier Fährschiffe eingesetzt, zwei der Deutschen Reichsbahn und zwei der Dänischen Staatsbahn. Während des letzten Krieges verlor Deutschland alle seine Fährschiffe, so daß heute der Trajektverkehr Warnemünde-Gedser ausschließlich von dänischen Schiffen bewältigt wird.

Täglich zweimal nachts legt die „Danmark“ in Warnemünde an. Sie bietet 15 bis 16 Güterwagons Platz.

Moderner und größer ist „König Frederik“. Dieses Fährschiff, auf das die Dänen sehr stolz sind, lief

erst 1950 vom Stapel. Auf seinen drei Gleisen können 24 Güterwaggons aufgereiht werden. Es wird vor allem eingesetzt, wenn der Bedarf an Transportraum besonders groß ist.

Obwohl Westdeutschland eine eigene Fährstrecke zwischen Großenbrode (gegenüber der Insel Fehmarn) und Gedser geschaffen hat – eine Strecke, die länger ist als die über Warnemünde – hat in den letzten Jahren die Verbindung Warnemünde-Gedser wieder ständig an Bedeutung gewonnen. Einer der Gründe hierfür ist die Zunahme unseres Handels mit Dänemark.

Aber auch der Transitverkehr (Durchgangsverkehr) über das Territorium der DDR ist beträchtlich gestiegen.

Eine Fahrkarte nach Oslo gefällig?

Heute herrscht im Fährbahnhof zu Warnemünde wieder eine internationale Atmosphäre. Neben den Güterwaggons der Deutschen Reichsbahn und der Dänischen Staatsbahn sind solche aus Polen, der Tschechoslowakei, aus Ungarn, Jugoslawien und anderen Staaten zu finden. Aus dem Norden rollen Obst, Bier, Fleisch, Schlachtvieh, Butter, Käse, Heringe und Stückgüter heran – also vorwiegend landwirtschaftliche Produkte; aus dem Süden Maschinen, Glas, Porzellan, Autos, Motorräder, Soda, künstliche Blumen, Spielzeug

und die anderen typischen Erzeugnisse der Länder in Mittel- und Südosteuropa.

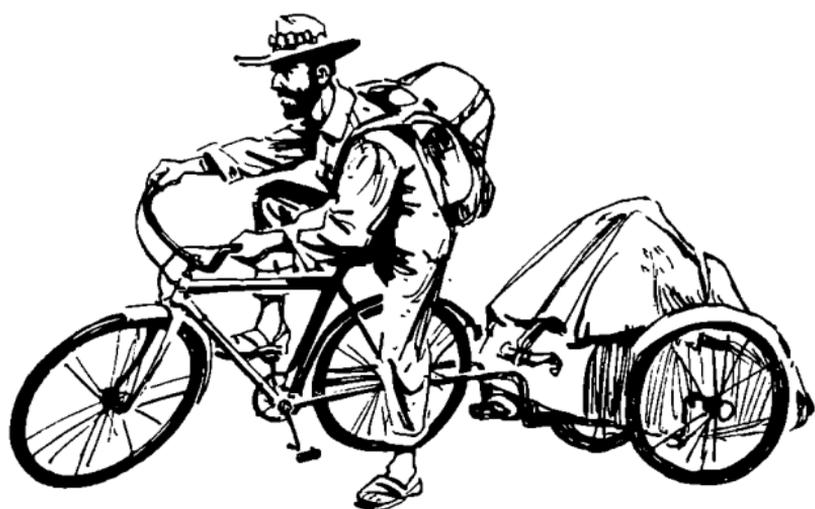
Auch D-Zug-Waggons können mit der Fähre übergesetzt werden. Die Reisenden haben von Gedser Anschluß nach Kopenhagen und Oslo; von Warnemünde Anschluß über Berlin nach Warschau, Moskau, Prag, Wien, Budapest, Belgrad, Sofia und München.

Auch Autoreisende sind auf dem Fährschiff anzutreffen, die – zu Lande – nicht auf die Bequemlichkeit des eigenen Fahrzeuges verzichten wollen. Vom Fährbahnhof Warnemünde führen mehrere Transitstraßen durch das Staatsgebiet der DDR in die benachbarten Länder. In immer größerer Zahl begegnen uns hier die Kraftwagen mit den ausländischen Erkennungszeichen.

Globetrotter und Ganoven

Automodelle und Passagiere aus vielen Ländern der Erde gesellen sich auf dem Fährbahnhof zueinander. Wir treffen Geschäftsleute und Touristen, Besuchsreisende und sogar Globetrotter.

Nicht wenig Aufsehen erregte ein Kanadier, der sich willig den Reportern stellte. Er kam nicht mit Eisenbahn oder Auto. Sein Beförderungsmittel zu Lande und wichtigstes Gepäckstück zur See war ein Fahrrad, auf dem er bereits 98000 Kilometer in Amerika, West- und Nordeuropa zurückgelegt



hatte. Die nächste Etappe seiner geplanten Radpartie rund um den Erdball sollten die sozialistischen Länder und Indien sein.

Die Genossen der Volkspolizei können aber auch von anderen „Reisenden“ berichten: von einem 17jährigen Jungen, der von fremden Ländern träumte und als „blinder Passagier“ – ohne Geld und Paß – glaubte, in der Ferne sein Glück machen zu können; oder von einem Schmuggler, der kostbare optische Geräte gesetzwidrig im Ausland verkaufen wollte. Ihre Fahrten fanden die gerechte Endstation – der junge Weltenbummler im Elternhaus, der Schieber im Gefängnis.

Das neue Fährschiff der Deutschen Reichsbahn

Die wichtigste Fährverbindung der DDR ist gegenwärtig die 107 Kilometer lange Strecke zwischen Saßnitz und Trelleborg. Sie hat bereits uneingeschränkt ihre internationale Bedeutung als Brücke nach Skandinavien wiedererlangt.

Zwar versuchte Westdeutschland auch im Verkehr mit Schweden, der DDR Abbruch zu tun. Aus diesem Grunde wurde der Trajekt zwischen Travemünde (bei Lübeck) und Trelleborg eingerichtet. Diese Verbindung ist jedoch so ungünstig, daß sie in ihrer Bedeutung bei weitem nicht an die Saßnitzer Fähr heranreicht und überhaupt nur in den Sommermonaten unterhalten werden kann.

Die nüchtern rechnenden Kaufleute bevorzugen die Strecke Saßnitz-Trelleborg, da sie wesentlich kürzer und schneller ist. Die durchgehenden Eisenbahnstrecken München-Malmö und Warschau-Stockholm führen über Berlin und Saßnitz. Günstiger Anschluß besteht nach Prag, Wien, Budapest, Belgrad und Sofia.

Ja, die Bedeutung der Fährstrecke Saßnitz-Trelleborg ist heute größer denn je zuvor. Bereits 1956 wurden mit der Schwedenfähr 509000 Tonnen Güter befördert, das ist die doppelte Menge im Vergleich zum besten Vorkriegsjahr. 1958 stieg die Fährleistung auf 570000 Tonnen, 84000 Eisenbahnwaggons, 85000 Passagiere und 3600 Kraft-

fahrzeuge; 1959 wurden sogar 708000 Tonnen Güter, 200000 Passagiere und 4900 Kraftfahrzeuge übergesetzt.

Diese erhebliche Zunahme des Verkehrs war mit den alten technischen Einrichtungen nicht mehr zu bewältigen. Die schwedischen Fährschiffe „Drottning Victoria“, „Konung Gustaf V“ und „Starke“ waren der Verkehrszunahme nicht mehr gewachsen. Die Deutsche Reichsbahn und die Schwedische Staatsbahn vereinbarten darum, daß die DDR und Schweden je ein neues modernes Großfährschiff in Betrieb nehmen.

Die veraltete Anlegestelle auf deutscher Seite wurde von Grund auf umgestaltet. 1958/59 entstand in Saßnitz der modernste Fährbahnhof Europas. Unser Staat stellte hierfür 25 Millionen Mark bereit. Die beiden kleinen Anlegebecken wurden vergrößert und die Fahrrinne vertieft.

Zwischen den beiden Becken erhebt sich die elegante Empfangshalle. Sie ist ein Meisterwerk besonderer Art. Weite Flächen – 600 Quadratmeter – des zweistöckigen Gebäudes bestehen aus Glas. Das „gläserne Tor nach Skandinavien“ wird der Fährbahnhof darum genannt. Die leuchtend helle Tönung der tragenden Teile in Blau und Gelb verleihen dem Bauwerk ein überaus freundliches Aussehen.

Das neue schwedische Fährschiff „Trelleborg“ läuft bereits seit 1958 den Fährhafen Saßnitz an. Das Schwesterschiff der DDR, die auf der Nep-

tunwerft in Rostock gebaute „Saßnitz“, begab sich am 6. Juli 1959, zum 50jährigen Bestehen der Fährstrecke Saßnitz-Trelleborg, auf seine Jungfernfahrt. Diese schmucke 7000-Tonnen-Fähre vermag auf ihren vier Gleisen 16 D-Zug- oder 36 Güterwagen aufzunehmen, dazu 30 Kraftfahrzeuge und 900 Passagiere. Mit seinen vier Dieselmotoren zu je 2400 PS entwickelt das Schiff eine Geschwindigkeit von über 33 Stundenkilometern. Es benötigt bei der Überfahrt nach Trelleborg eine Stunde weniger als die alten schwedischen Fährschiffe.

Große Pläne auch für den Fährverkehr nach Dänemark

Auch auf der Strecke nach Gedser wird in den kommenden Jahren ein reger Betrieb herrschen. Die Reisenden wollen noch schneller und bequemer zum Ziel gelangen. Darüber hinaus wird mit unserem Außenhandel auch der Bedarf an Transportraum zunehmen.

Um allen Anforderungen des modernen Seeverkehrs nachzukommen, ist vorgesehen, zwischen Warnemünde und Gedser ebenfalls ein modernes Großfährschiff der Deutschen Reichsbahn einzusetzen. Die Neptunwerft in Rostock ist bereits mit dem Bau des Schiffes beauftragt. Zur „Saßnitz“ wird sich damit eine weitere Großfähre ge-

sellen, die unter der Flagge der DDR die Ostsee überquert.

In unmittelbarer Nachbarschaft des Beckens 1 im Überseehafen von Rostock-Petersdorf soll ein neuer Fährhafen entstehen, der ebenso praktisch und geschmackvoll sein wird wie die Anlage in Saßnitz.

Die Fährschiffe werden zu Brücken des Friedens und der Freundschaft. Mit ihrer Hilfe wird der Strom der Touristen weiter zunehmen, werden sich die Bewohner der DDR und der nordischen Länder näherkommen.

Die rund um die Ostsee lebenden Völker sind sich einig in der Forderung, die wir – in dänisch und deutsch – auf einem Transparent im Fährbahnhof zu Warnemünde fanden:

„Østersøen – et fredens hav“

„Ostsee – Meer des Friedens“

Es ist der Wunsch aller verständigungsbereiten Menschen, daß sich die friedlichen Beziehungen weiter vertiefen und nicht noch einmal furchtbare Leiden über die Völker hereinbrechen.

SCHWIMMENDE INSELN – SCHWIMMEN- DER STAHL

Bis 1945 lagen die Schwerpunkte der deutschen Industrie an Rhein und Ruhr, im mitteldeutschen Raum, in Berlin und einigen anderen Städten. In Mecklenburg gab es nur wenige nennenswerte größere Industriebetriebe, und diese produzierten fast ausschließlich für den Krieg. An erster Stelle stand die Flugzeugindustrie. Mit den hier erzeugten Bombern und Jagdflugzeugen brachten die faschistischen deutschen Truppen Tod und Verderben über viele Tausende Menschen.

1945, als die Rote Armee die Faschisten geschlagen hatte, lagen auch die Rostocker Todesfabriken in Schutt und Asche. Für die Arbeiter und Ingenieure war es schwer, wieder eine Beschäftigung zu finden. Es ging darum, ihnen, die jahrelang gezwungen waren, Vernichtungswaffen zu schmieden, nützliche und befriedigende Arbeitsmöglichkeiten zu schaffen.

Rostock ist eine Stadt am Meer. Was lag näher, als eine neue, eine meeresorientierte Industrie aufzubauen? Eine Industrie, die dem Frieden dient und die geeignet ist, den guten Ruf des deutschen Facharbeiters in der Welt wieder herzustellen.

Zehnmal mehr Schiffe

In den Jahren nach 1945 entwickelte sich im Küstenbezirk Rostock eine moderne Schiffbauindustrie. Die großen Schiffswerften, die ebenso jung sind wie unser Arbeiter- und-Bauern-Staat, begründeten ihren Weltruf. Vor dem Kriege waren knapp 5000 Schiffbauer in dem Gebiet der heutigen DDR tätig. Gegenwärtig arbeiten 42000 Menschen in diesem modernen Industriezweig, allein auf den Werften im Bezirk Rostock über 35000.

Wurden in den zehn Vorkriegsjahren Schiffe mit einer Gesamttonnage von 20000 Bruttoregister-tonnen (BRT) gebaut, so liefen bereits in den ersten zehn Nachkriegsjahren (1945–1955) 250000 BRT – über zehnmal soviel wie vor dem Kriege – vom Stapel.

Von Jahr zu Jahr entstehen mehr und größere Schiffe. Die einzige nennenswerte Werft, die vor dem Kriege existierte, war die Neptunwerft in Rostock. Hier wurden nur Schiffe mittlerer Größe gebaut. Heute stellt die DDR Ozeanriesen von über 10000 Tonnen her; für die nächsten Jahre sind sogar noch größere Schiffsbauten geplant.

Neue Werften wuchsen buchstäblich aus dem Nichts empor: die Matthias-Thesen-Werft in Wismar, die Warnowwerft in Warnemünde, die Volkswerft in Stralsund und die Peenewerft in Wolgast.



Frachtdampfer



Küstenmotorschiff



Trawler



Logger



Kutter



Hochseeschlepper



Motorrettungsboot

Diese Werften stehen nicht im Konkurrenzkampf, wie es in den kapitalistischen Ländern der Fall ist. Ihr Produktionsprogramm ist durch die staatliche Planung genauestens aufeinander abgestimmt. Dadurch läßt sich ein höherer Nutzen erzielen. Jede Werft hat im Rahmen unserer Volkswirtschaft ihre besonderen Aufgaben. Die Neptun-



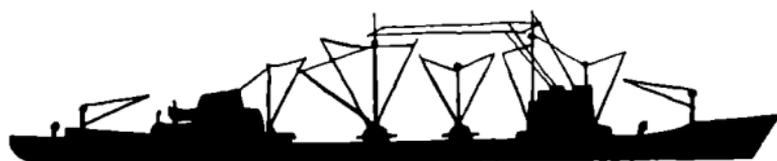
Seefahrgastschiff



Fracht- und Fahrgastschiff



Erzschiiff



Motorfrachtschiff

werft zum Beispiel baut vor allem Frachtschiffe mittlerer Größe bis 4300 Tonnen Tragfähigkeit, die Warnowwerft produziert Frachtschiffe von über 10000 Tonnen sowie die Kohle-Erz-Frachter, die Matthias-Thesen-Werft Fahrgastschiffe (demnächst Typen von 17000 Tonnen Wasserverdrängung), die Volkswerft Fischereifahrzeuge und

Gefrierschiffe, die Peenewerft Fahrzeuge zum Schutze unserer Küsten und Küstenmotorschiffe (Kleinfrachter).

Dieselmotoren mit höchstem Weltstand

Mit dem Bau der Werften allein war es nicht getan. Viele Instrumente und sonstige Einrichtungen sind erforderlich, um ein technisch vollendetes Schiff herzustellen.

Als wir nach dem Krieg begannen, unsere Schiffbauindustrie zu erweitern, fehlten auf dem Gebiet der DDR sämtliche zur Zulieferindustrie gehörenden Produktionszweige mit Ausnahme des Elektromaschinenbaues. Sie mußten ebenfalls neu geschaffen werden.

Als größtes dieser Unternehmen entstand 1949 der VEB Dieselmotorenwerk Rostock (DMR). Am 20. Januar 1950 lief der erste Motor auf einem improvisierten Prüfstand. Wie auf vielen anderen Gebieten unserer aufstrebenden Wirtschaft mangelte es zunächst an Erfahrungen. Die Motoren waren darum noch klein – mit einem Leistungsvermögen von 80 bis 1400 PS. Unsere Schiffe aber benötigten mehr und vor allem größere Motoren! 1956 beschloß darum unsere Regierung, das Werk zu erweitern, damit es Motoren bis 9050 PS produzieren kann.

Mit der Größe unserer Schiffe müssen auch weiter-

hin die Motoren wachsen. In Zukunft sollen in Rostock – neben der Sowjetunion – die größten Dieselmotoren im sozialistischen Lager entstehen. Hervorragende Konstrukteure und Techniker der DDR haben sich zu einer sozialistischen Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossen, um dem Schiffbau die Planerfüllung zu ermöglichen: 1966 soll die Produktion eines 10-Zylinder-Motors von 12000 PS aufgenommen werden.

Als Zulieferbetriebe der Werften entstanden weiterhin allein in Rostock: der VEB Schiffsmontage, der die Inneneinrichtungen, Möbel, Türen usw. baut; der VEB Isolier- und Kältetechnik, der für den gesamten Rohrleitungsbau, die Kühl- und Klimaanlage zuständig ist; der VEB Starkstromanlagenbau, der den Schalttafelbau übernimmt; sowie das volkseigene Werk für Rundfunk- und Fernmeldetechnik (RFT), das für die gesamte elektrische Ausrüstung, die Ortung, Funk-, Peil- und Meßtechnik verantwortlich ist. Und alle Betriebe entsenden ihre Montagebrigaden in die Werften.

Neptunkumpel voran

Viel läßt sich über den Aufschwung der Werften nach 1945 erzählen. Doch werfen wir zunächst einen Blick zurück in die Vergangenheit.

Der Schiffbau ist in Rostock seit vielen Jahrhun-

dernten heimisch. Auf den alten Segelschiffswerften der Hansezeit entstanden die Koggen mit einem Mast, später Hulken und Fluiten mit zwei und mehr Masten. Die darauf folgenden Schiffstypen waren Schaluppe, Ewer, Schoner, Galeasse, Brigg und das Vollschiiff. Zur Blütezeit der Segelschiffahrt im vorigen Jahrhundert gab es in Rostock 20 Segelschiffswerften. Oft waren 30 Schiffe gleichzeitig im Bau.

Solange das Holz als Baumaterial vorherrschte, waren die Schiffszimmerleute die begehrtesten Handwerker. Als in der Mitte des vorigen Jahrhunderts auch in Rostock damit begonnen wurde, auf den Werften zum Eisenbau und Dampftrieb überzugehen, wurden Schmiede und Schlosser bevorzugt. Die Zimmerleute, die bisher mit Säge und Hobel dem Holz zu Leibe rückten, mußten nun den Umgang mit dem Metall erlernen.

Die Rostocker Schiffbauer waren in Deutschland führend. Im Jahre 1850 entstand die „Werft für Eisenschiffe“, auf der 1851 der erste eiserne Schraubendampfer Deutschlands gebaut wurde. In England waren bereits 1787 das erste eiserne Schiff und 1807 das erste Dampfschiff der Welt vom Stapel gelaufen.

Aus mehreren kleineren Werften, die im Laufe der Jahre und Jahrzehnte von den kapitalkräftigeren Unternehmen ihrer Existenz beraubt wurden, ging 1890 die „Aktiengesellschaft Neptun“, unsere heutige Neptunwerft, hervor. Alle an-

deren bedeutenderen Werften unterlagen im Konkurrenzkampf und stellten schließlich ihre Produktion ein.

Wenn auch die Neptunwerft als Sieger hervorging, so blieben ihr doch die Auseinandersetzungen mit anderen Begleiterscheinungen des Kapitalismus nicht erspart, die letzten Endes auf dem Rücken der Arbeiter ausgetragen wurden. Perioden der Konjunktur (günstige Wirtschaftslage) folgten solche der Krise (schwierige Wirtschaftslage): Im Konjunkturjahr 1891 waren 726 Arbeiter auf der Werft beschäftigt; 10 Dampfer mit 8700 Tonnen wurden gebaut. Wenige Jahre später setzte die Krise ein. Die Aufträge blieben aus. Die Werftleitung setzte die Hälfte der Arbeiter auf die Straße. 1895 waren nur noch 391 Arbeiter im Werk tätig; nur 850 Tonnen liefen vom Stapel.

Um die Jahrhundertwende benötigte das kaiserliche Deutschland zur Ausplünderung seiner Kolonien und zur Rüstung viele neue Schiffe. Für die Aktionäre der Neptunwerft bedeutete dies neue Aufträge. 1903 war die Zahl der Arbeiter auf fast 1700 gestiegen; Schiffe mit zusammen 41 800 Tonnen wurden auf der Neptunwerft gebaut. Die Profite der Aktionäre stiegen. Sie witterten das Rüstungsgeschäft und versuchten auch in den Kriegsschiffbau einzusteigen. Die Lage der Werftkumpel aber besserte sich nicht. 1905 betrug der Stundenlohn für die gelernten Arbeiter 30 Pfennig, für die ungelernten 26 Pfennig. Der Ar-

beitstag hatte 10 bis 11 Stunden. Nach Abzug der Steuern verblieben den Arbeitern weniger als 18 oder 15 Mark je Woche.

Davon konnte man kaum das Nötigste zum Leben kaufen.

Um die kleinste Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen mußten die Kumpel hier wie überall kämpfen.

Wiederholt traten sie in den Streik, um ihre gerechten Forderungen durchzusetzen. Unvergessen ist der große Werftarbeiterstreik, der vom Dezember 1905 bis zum April 1906, 18 Wochen lang, andauerte. Die Arbeiter wählten eine zentrale Streikleitung, die den Kampf um höhere Löhne und bessere Arbeitsbedingungen organisierte. Das Werkzeug blieb ungenutzt in den Fächern, alle Maschinen standen still. Viele Menschen in Rostock und anderen Städten leisteten den Streikenden solidarische Hilfe, sie sammelten Nahrungsmittel und Geld für die Familien der Streikenden. Die Arbeiter anderer Betriebe lehnten es ab, Streikbrecherdienste zu leisten, das zeigt uns folgende Begebenheit:

„In der Gießerei (der Neptunwerft), die hundertprozentig organisiert war, erschien niemand zur Arbeit. Da ließ die Werftdirektion ihre Gießarbeiten außerhalb Rostocks fertigstellen. Bald kamen die Werftarbeiter dahinter. Sie kannten aber nicht die ausführende Firma. Als nun Modelle für den Guß von der Werft mit der Bahn versandt

wurden, gaben sympathisierende Bahnangestellte der Streikleitung die Anschrift des Empfängers an. Es handelte sich um eine Hamburger Werkstätte; sofort wandten sich die Streikenden an die Belegschaft des Lieferbetriebes und erreichten, daß nach einigen Tagen die Modelle zurückkamen. Die Hamburger Firma schrieb, daß ihre Arbeiter es ablehnten, für einen bestreikten Betrieb tätig zu sein.“ (Bernitt)

Als der Streik schließlich unter dem Druck des Hungers zusammenbrach, stellte die Werftleitung die aktivsten Kämpfer nicht wieder ein. Sie gab sogenannte „schwarze Listen“ heraus, die an andere Betriebe weitergeleitet wurden, so daß die Führer des Streiks auch dort keine Arbeit fanden.

Eine Schmiede des Krieges . . .

Einer von den Kollegen, die schon sehr lange im Werk tätig sind, ist Karl Oehmig; seit 1910 gehört er zur Belegschaft der Neptunwerft. „Lehrjahre sind keine Herrenjahre“, hieß damals der Leitspruch der jungen Schiffbauer.

„Das Los der Lehrlinge war besonders schlecht“, erzählte er uns, „8 Pfennig die Stunde erhielten wir im ersten Lehrjahr, 12 Pfennig im zweiten und im dritten 24 Pfennig. Für uns Lehrlinge waren 12 Stunden Arbeitszeit die Regel, von 6 Uhr früh

bis 6 Uhr abends. Die Arbeitskleidung mußten wir uns selbst beschaffen.“

Einige der alten Kollegen haben den ersten Weltkrieg miterlebt. Sie berichteten uns: „Wer nicht eingezogen wurde, mußte Minenleger, Torpedoboote und zuletzt auch U-Boote bauen.“

Für die Aktionäre gab es nie zuvor ein solch glänzendes Geschäft. Ihre Dividenden (Gewinnanteile) stiegen von 4 Prozent im Jahre 1913 auf 10 Prozent im Jahre 1917/18.

Als der Kaiser und seine Generale abgewirtschaftet hatten und der Krieg verloren war, war es auch mit dem Rüstungsgeschäft vorbei. Bis 1924 wurde die Werft mit Kurzarbeit aufrechterhalten. In den folgenden Jahren bis 1935 wurde die Lage noch schlechter. Die Arbeiter wurden immer nur für kurze Zeit in den Betrieb geholt und, wenn die wenigen Aufträge erledigt waren, wieder entlassen. Die Unternehmer trugen sich bereits mit dem Gedanken, das Werk gänzlich zu schließen. Unter den Faschisten gab es dann wieder Arbeit, aber was war das für Arbeit – abermals wurde für den Krieg gerüstet.

Der Hitler-Staat benötigte für seine Überfälle auf andere Länder nicht nur Flugzeuge, Panzer und Kanonen, sondern auch Kriegsschiffe in großer Zahl.

Abermals produzierte die Neptunwerft für die Vernichtung von Menschenleben und Menschenwerk.

Der Krieg brach aus, und er brachte Not und Elend über Millionen Menschen. Auch vor den Toren Rostocks machte er nicht Halt: Die britischen und amerikanischen Flugzeuge kümmerten sich wenig darum, wo die Schmiede des Krieges stand und wo die Zivilbevölkerung – Frauen und Kinder – wohnte. Wahllos fielen ihre Bomben. Ein großer Teil der altertümlichen Hansestadt mit ihren Wohnhäusern, Kirchen und anderen architektonischen Kostbarkeiten sank in Schutt und Asche. Auch ein Drittel der Neptunwerft wurde zerstört.

... in des Volkes Hand: Eine Werkstatt des Friedens

Die alliierten Mächte hatten beschlossen, die deutsche Rüstungsindustrie völlig zu zerschlagen. Auch die Neptunwerft sollte demontiert (abgebaut) werden. Die deutschen Arbeiter wären hier von hart betroffen worden; denn die Maschinen gaben ihnen Brot.

Maschinen, die für den Krieg produzieren, können aber ebensogut Schiffe für den friedlichen Handel hervorbringen. Entscheidend ist, wer die Maschinen besitzt.

Alle die beherzten Männer und Frauen, die 1945 darangingen, unser zertrümmertes Land wieder aufzubauen, hatten sich geschworen, ihren Ver-

stand, ihre Kraft und ihre Geschicklichkeit niemals wieder zur Vorbereitung eines Angriffskrieges herzugeben.

Für die damalige sowjetische Militärverwaltung war es nicht leicht, diesem Gelöbnis Glauben zu schenken, nachdem Deutsche wiederholt andere Völker überfallen hatten. Doch unsere sowjetischen Freunde vertrauten der deutschen Arbeiterklasse, deren bewußter, fortschrittlicher Teil seit Jahrzehnten dafür gekämpft hatte, daß nicht mehr Aktionäre und Militaristen regieren, sondern daß das werktätige Volk sein Schicksal selbst gestaltet.

1946 wurde mit dem Wiederaufbau des Werkes begonnen. Die Leitung und Kontrolle lag zunächst in sowjetischen Händen. Die Neptunwerft wurde wie viele ehemalige Rüstungsfabriken zunächst ein SAG-Betrieb (SAG=Sowjetische Aktiengesellschaft); sie wurde damit unserer Wirtschaft erhalten.

In den Jahren nach 1945 ging der Aufbau schnell voran. Als erstes wurden Schiffsreparaturen ausgeführt. 1949 war die Wiederherstellung der Werft so weit vorangeschritten, daß sie die Eigenproduktion wieder aufnehmen konnte. Der Anfang war bescheiden. Als erstes wurden Hebefahrzeuge, Hebepons und kleinere Fischereifahrzeuge hergestellt.

Die Jahre des Wiederaufbaues waren zugleich Jahre, in denen im östlichen Teil Deutschlands die

demokratischen Kräfte unseres Volkes den ersten deutschen Friedensstaat schufen.

Die demokratischen Kräfte haben ihre Bewährungsprobe bestanden. 1952 legte die Sowjetunion alle SAG-Betriebe in die Hände des deutschen Volkes. Auch die Neptunwerft wurde ein volkseigener Betrieb.

Im gleichen Jahr entstand der erste große Frachter der Nachkriegszeit. Bis 1959 liefen insgesamt 47 mittlere Frachter bis 4300 Tonnen Tragfähigkeit vom Stapel. Auch das Forschungsschiff „Lomonosow“, das unter sowjetischer Flagge fährt, trägt das Herstellungsschild VEB Schiffswerft „Neptun“. Mit ihm führen Wissenschaftler der Sowjetunion, der DDR und anderer befreundeter Staaten gemeinsam meereskundliche Expeditionen durch, und im Internationalen Geophysikalischen Jahr hatte es große Aufgaben zu bewältigen. Schließlich darf nicht das Eisenbahnfährschiff „Saßnitz“ vergessen werden, das ebenfalls ein Erzeugnis dieser Rostocker Werft ist. Durch ihre Leistungen hat die Neptunwerft Weltruf erlangt.

Aus der mittleren Werft wurde ein Großbetrieb. Er zählt heute 7500 Beschäftigte. Soviel Menschen waren vor dem Krieg nicht einmal auf allen Werften im Gebiet der jetzigen DDR tätig.

Der Siebenjahrplan (1959 bis 1965) stellt den Schiffbauern der Neptunwerft große Aufgaben. Der Plan sieht vor, daß insgesamt 131 Schiffsneubauten für den Export und den Eigenbedarf zur

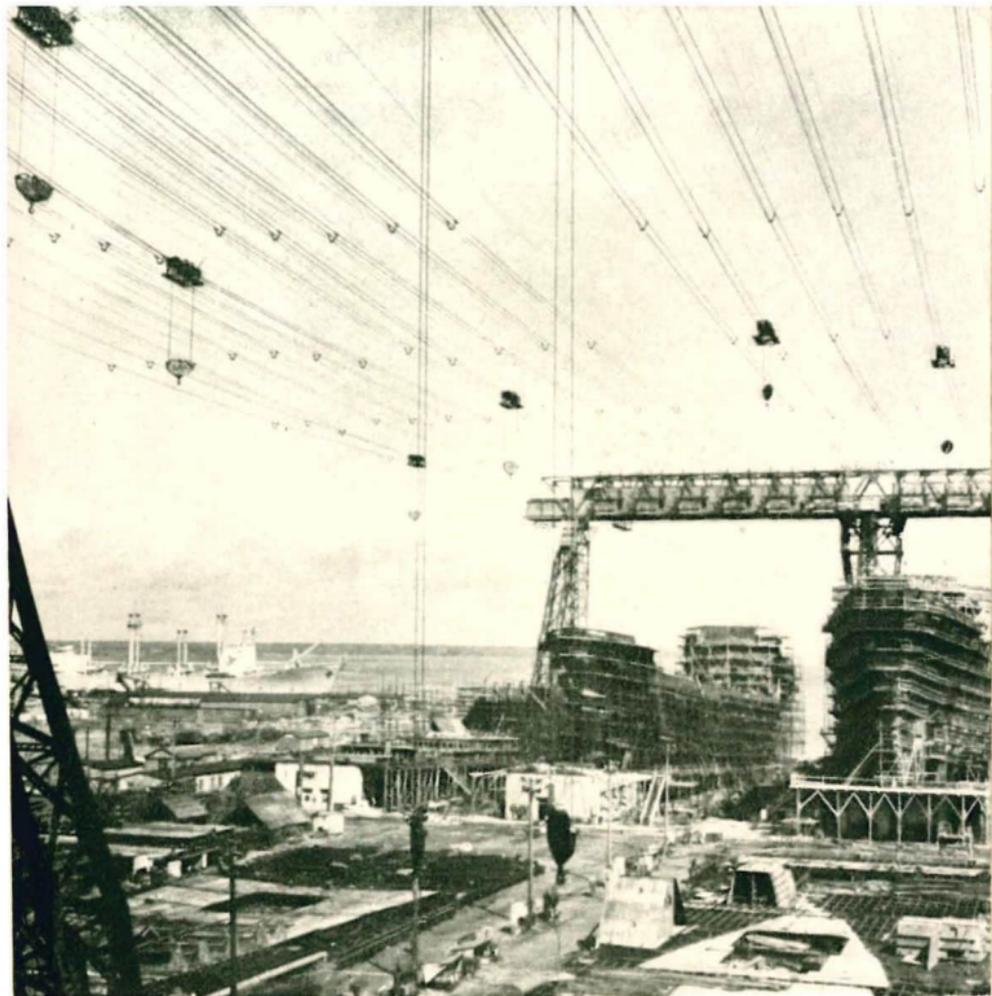
Auslieferung gelangen, darunter 70 mittlere und 23 kleinere Frachtschiffe, ein Forschungsschiff, eine Eisenbahnfähre und zahlreiche andere Spezialschiffe.

Auf die Kollegen der Neptunwerft warten also weitere große Aufgaben, und die neuen Schiffe werden Qualitätsarbeit sein wie die, die bereits die Meere befahren. Einer Sache aber sind sich die heutigen Neptunkumpel ganz sicher – Krisen, die den Arbeitern und ihren Familien im kapitalistischen Deutschland Hunger und Not brachten, wird es im Arbeiter-und-Bauern-Staat niemals geben.

Warnowwerft – größter und modernster Schiffbaubetrieb der Republik

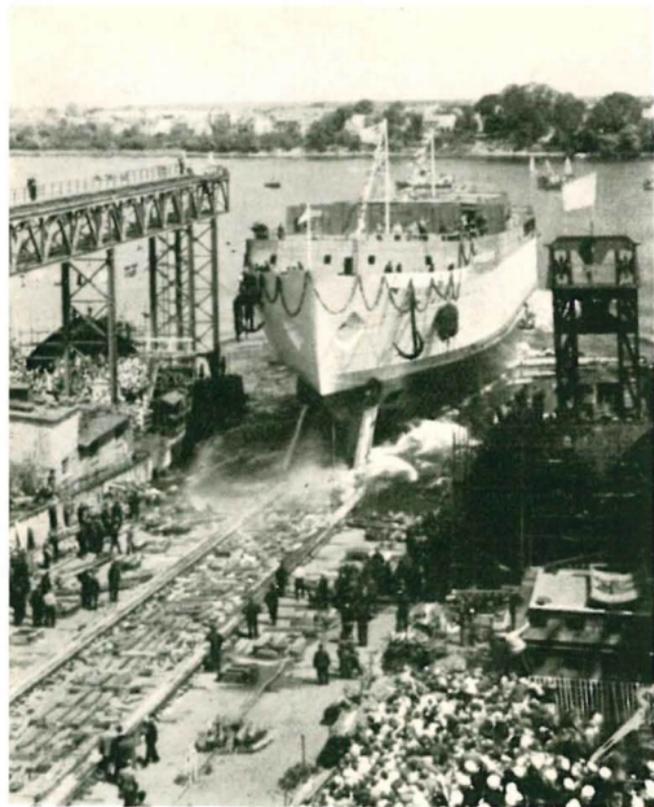
Wer miterleben will, wie die über 10000 Tonnen großen Frachter entstehen, muß zur Warnowwerft nach Warnemünde fahren. Die alles überragende Kabelkrananlage weist von weitem dem Besucher den Weg.

Während die Schiffbauer der Neptunwerft schon über jahrzehntelange Erfahrungen verfügen, waren ihre Warnemünder Kollegen zunächst Neulinge im Fach. In Warnemünde wurden niemals Schiffe gebaut, genauer gesagt: keine Ozeanschiffe. Vor dem Kriege gab es hier wohl eine kleine Werft – die ehemalige Krögerwerft mit



Auf der Werft

Ein Blick auf die Hellinge der größten und modernsten Werft der DDR – der Warnowwerft. Hier werden die 10000-Tonnen-Frachter gebaut. An dicken Drahtseilen hängend gleiten die Laufkatzen der Kabelkrananlage durch die Luft, bereit, gewaltige Lasten zu befördern.



Die 7000-Tonnen-Fähre „Saßnitz“ läuft vom Stapel (Neptunwerft).

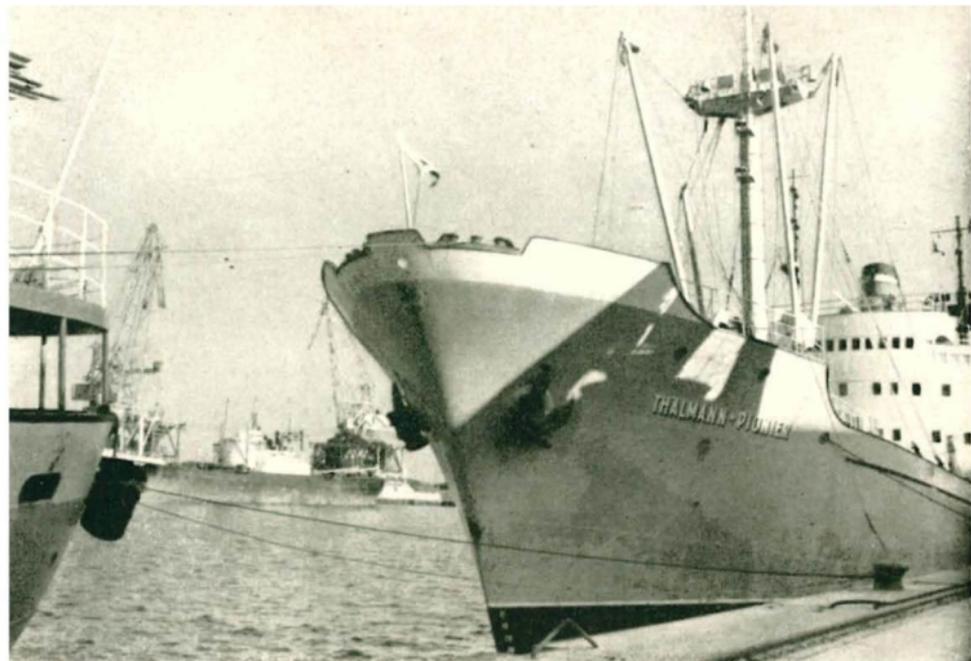
Am Ausrüstungskai erhalten die Schiffe die Inneneinrichtungen und die Aufbauten (Warnowwerft).





Der Frachter „Thälmann-Pionier“

4058 t hat der Frachter „Thälmann-Pionier“, zu dessen Bau die Pioniere mit vielen guten Taten beigetragen haben. Auf dem Bild sieht man einen Teil der Geschenke, die Junge Pioniere für die Schiffsbesatzung anfertigen.



Der „Thälmann-Pionier“ am Kai des Rostocker Übersee-
hafens.



200 und während des Krieges 500 Beschäftigten; doch wurden nur kleinere Segeljachten, also Sportboote hergestellt.

Wo sich heute das Gelände der Warnowwerft erstreckt, lag noch in den ersten Nachkriegsjahren ein einziges großes Trümmerfeld. Es bezeichnete die Stelle, wo einst eine Fabrik für Kriegsflugzeuge gestanden hatte, die 1944 durch Bombenangriffe dem Erdboden gleichgemacht wurde.

Alles, was heute zur Warnowwerft gehört, wurde nach dem Kriege geschaffen, sie ist die größte und modernste Werft der Republik. 8000 Beschäftigte zählen zur Belegschaft; mit den im Gelände arbeitenden Kollegen der Zubringerbetriebe sind es 9000. Viele Arbeiter und Ingenieure der einstigen Fabrik für Kriegsflugzeuge fanden in der Warnowwerft eine sinnvolle Aufgabe. Heute stehen sie in nichts den „alten Hasen“ der Neptunwerft nach.

Schlicht begonnen

Natürlich konnten die Kollegen der Warnowwerft nicht sofort Ozeanriesen bauen. Dazu fehlte es zunächst noch an Erfahrung, an Maschinen und Material. Sie begannen mit der Herstellung kleiner Kutter für die Küstenfischerei. Das geschah im Jahre 1946.

Eine schwierige Aufgabe war bereits die Repara-

tur und Neuausrüstung von Schiffen, die während des Krieges versenkt worden waren und danach einige Jahre lang als Wracks auf dem Grund der Ostsee gelegen hatten, ehe sie wieder gehoben wurden.

1947 wurde das erste derartige Schiff nach Warnemünde geschleppt. Es gab ansehnliche Brocken unter den aus den Fluten geborgenen Wracks: Passagierschiffe von 8500 BRT (eins davon ist die spätere „Jakutien“), 1400 BRT (später „Asia“ und „Russ“), sogar Schiffe von 24000 BRT (später „Sowjetskij Sojus“ und „Juri Dolgoruki“).

Von den Wracks waren fast nur noch die Schiffsrümpfe und, auch nur teilweise, die Antriebsmaschinen zu verwenden.

Die „Juri Dolgoruki“, die ehemals ein Passagierschiff war, wurde zu einem Walfangmutterschiff für die sowjetische Walfangflotte umgebaut mit allen dazugehörigen Einrichtungen, wie Slipanlage, Trankochereien, Tanks für Öl und Kühlräume für das Fleisch vom Wal.

Anfang 1960 konnte man die „Juri Dolgoruki“ als letztes der gehobenen Schiffe am Reparaturkai der Warnowwerft liegen sehen. Inzwischen ist es auf Walfang in die südpolaren Meere ausgefahren.

Bei der Wiederherstellung der Wracks konnten die Warnemünder Schiffbauer Erfahrungen sammeln, die für den Neubau von Schiffen unerlässlich sind.

Auf Vorschlag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands beschloß der Ministerrat am 17. August 1950, die Warnowwerft zur größten Neubauwerft der DDR zu erweitern.

Am 1. August 1954 begann die Serienproduktion der 10000-Tonnen-Schiffe der Ostasienklasse – am 14. Januar 1956 lief das erste Schiff dieses Typs vom Stapel: die „Frieden“. Im Laufe der Jahre folgten ihr „Freundschaft“, „Berlin“, „Dresden“, „Leipzig“, „Magdeburg“ und andere – 11 Stück wurden bis Ende 1959 hergestellt. Sie sind 158 Meter lang, 20,30 Meter breit und 12,80, mit Mast sogar 32 Meter hoch. Sie entwickeln eine Geschwindigkeit von 16,5 Knoten.

Ein anderer bewährter Typ der Warnowwerft-Schiffe sind die Kohle-Erz-Frachter, die eine Tragfähigkeit von 7000 Tonnen haben. Sie werden ausschließlich für den Export gebaut und verkehren vor allem in den sowjetischen Küstengewässern und im nördlichen Eismeer. Sie sind 130 Meter lang, 18 Meter breit und 10,30 Meter hoch.

Das elektrische Auge – ein Wunder der Technik

Ein Schiff besteht aus Tausenden von Einzelteilen. Jedes Stück muß genau mit dem anderen zusammenpassen.

Um sich in der Fülle der Teile zurechtzufinden, be-

dienen sich die Schiffbauer einer Methode, die in ähnlicher Weise auch im Schneiderhandwerk angewandt wird. Jeder kennt die Schnittmusterbögen, nach denen Mutter zu Haus ihre Kleider, Blusen und Mäntel näht. Wie dort auf dem Papier Rock, Ärmel und andere Zuschnitteile aufgezeichnet sind, werden die Einzelteile des Schiffskörpers zunächst in Originalgröße auf den Holzdielen des „Schnürbodens“ dargestellt – „aufgerissen“ oder „aufgeschnürt“, wie es fachgerecht heißt.

Jede Werft hat einen solchen Schnürboden. Die Fläche entspricht der eines großen Saales. Auf den Dielen wimmelt es nur so von übereinandergreifenden Linien. Da gibt es rote, weiße, schwarze, gelbe; durchlaufende, gestrichelte, gepunktete. Dem Laien vermag dieses Gewirr nur wenig zu sagen. Der Fachmann findet sich jedoch gut zurecht. Nach der Vorlage werden die Schablonen aus Holz oder Pappe gezimmert, die wiederum die Vorlage für die Eisenteile bilden, die in der großen Schiffbauhalle mit Spezialmaschinen geschnitten werden.

Schon seit Jahrhunderten ist der Schnürboden der Ausgangspunkt für die Schiffsherstellung. Auch auf unseren Werften wird das Verfahren angewendet. Doch ist es zeitraubend, weil immer noch die Handarbeit überwiegt. Auch beansprucht der Schnürboden zu viel Platz – mehrere Schiffstypen auf einmal aufzureißen, ist fast unmöglich.

Eine neue Arbeitsmethode, die bereits mit Erfolg auf unseren Werften angewendet wird, bringt demgegenüber eine erhebliche Ersparnis an Arbeitskraft und Zeit. Die einzelnen Vorlagen werden nicht mehr auf den Schnürboden gezeichnet, sondern – im verkleinerten Maßstab 1:10 oder 1:100 – auf fotografische Glasplatten aufgenommen. Die Platten sind klein und handlich. Wenn der Bau einer Schiffserie eingestellt wird, können sie bequem im Archiv aufbewahrt werden. Bei einer Wiederaufnahme der Produktion oder für die nachträgliche Anfertigung von Ersatzteilen stehen sie jederzeit wieder zur Verfügung.

Fast ohne menschliches Zutun läuft dieser Produktionsvorgang ab. Nur wenige Handgriffe sind erforderlich: Die Fotoplatte wird in den Vorlagetisch eingelegt. Ein Projektor strahlt das Bild auf einen Gebertisch. Ein Fotoskop (lichtelektrisches Auge) tastet die Umrisse ab und überträgt sie auf elektrischem Wege zur Arbeitsmaschine, einem Brennapparat. Obwohl vom Vorlagetisch und dem elektrischen Auge räumlich getrennt, wird der Feuerstrahl der Brennmaschine entsprechend den Linien der Glasplatte gelenkt. Mit größter Präzision wird das gewünschte Werkstück in den natürlichen Abmessungen zurechtgeschnitten.

Größte Schiffbauhalle Europas

Die Warnemünder Schiffbauhalle ist mit ihren 26 Meter Höhe und 20000 Quadratmeter Grundfläche die größte Europas. Da sie auf sumpfigem Untergrund steht, mußte das Fundament durch Pfähle verstärkt werden. 1 652 Pfähle wurden zur Befestigung der Anlage in den moorigen Boden gerammt.

Der Arbeitsrhythmus der Schiffbauer zieht jeden Besucher in den Bann. Preßluftschlämmer, Stemmer, Fräsen, Sägen und Feilen bilden ein lautstarkes Orchester. Ruß- und staubgeschwärzt sind die Arbeiter. Manche haben Schutzmasken auf; denn Goldsterne aus glühenden Eisenspänen wirbeln durch die Luft. Die grellen Strahlen der Brenngeräte blenden das Auge, und in ihrem Schein wirken die verummten Schweißer gespenstisch. Nicht alle Teile bleiben eben wie die flachplattigen Bleche. Unter der 400-Tonnen-Druckkraft der hydraulischen Presse nehmen viele neue Gestalt an. Andere werden gewalzt und gebogen oder im Glühofen verformt.

Sind die Einzelteile hergestellt, kann die Montage beginnen. In der Schiffbauhalle entstehen zunächst die Sektionen – kleine Glieder des großen Körpers. Ihre Bestimmung wird bereits im Entstehen deutlich.

Lasten in luftiger Höhe

Umfang und Gewicht der Sektionen lassen gerade noch den Transport auf Rollen und Rädern zu. Von der Schiffbauhalle treten sie ihren Weg zum Vormontageplatz an, wo sie zu größeren Einheiten zusammengefügt werden. Nun tritt die Kabelkrananlage in Funktion. Jede „Laufkatze“ der Kabelkrananlage vermag 10 Tonnen zu tragen. 24 sind es an der Zahl, je 6 lassen sich miteinander koppeln. Vereint, darf man ihnen gestrost 54 Tonnen anvertrauen. 317 Meter lang sind die Drahtseile, die Stahlschienen des Himmels, an denen die Katzen als rollende Kräne gleiten. Mit 65 Meter Höhe überragt die Anlage das Gelände und seine Bauwerke weit. Selbst die Halle und auch die Hellinge mitsamt den darauf lagernden Schiffen bleiben geduckt darunter.

Die Greifer der Kräne verkrallen sich in die vorgefertigten Großsektionen. Durch die Stahlseile und die Katzen getragen, gelangen die Bauteile in Richtung Wasser zu den Hellingungen, dem Schiffbauplatz. Dort werden sie mit Geschick an die dafür vorgesehenen Stellen des wachsenden Schiffskörpers balanciert. Ein weiteres Stück fügt sich zum Ganzen, Sektion zu Sektion, Glied zu Glied.

Zwar ist das Element des Schiffes das Wasser, doch steht seine Wiege auf dem Lande. Es ist eine Wiege besonderer Art; denn beim Start ins Wasser gibt es manche Schwierigkeiten zu überwin-

den. So ein fertigmontierter Schiffskörper ist der größte von Menschenhand gebaute Gegenstand – er ist selbst für Rollen zu ebener Erde und für noch so starke Kräne zu schwer.

Die Endmontage des Kolosses aus Stahl erfolgt darum auf einer geneigten Ebene, deren unteres Ende in das nasse Element taucht. Eine solche Schiffswiege bezeichnet man als Helling. Die Überwasserlänge beträgt 160 Meter, die Unterwasserlänge 60 Meter, die Neigung 1:17. Die Warnowwerft besitzt insgesamt vier Hellinge – vier Schiffe können gleichzeitig gebaut werden.

Fahrt frei zur Rutschpartie

Während der Endmontage ruht der Stahlkörper auf Holzklötzen, die das Abgleiten und das Umschlagen verhindern. Sobald der Rumpf seine endgültige Gestalt angenommen hat und schwimmfähig ist, werden ihm behutsam kleine Schlitten untergeschoben, die sich fest an die schwere Last fügen.

Jetzt folgt der Moment größter Spannung: der Stapellauf. Auf das Kommando „Stopper los!“ werden sämtliche Holzklötzer losgeschlagen. Das Schiff liegt nun allein auf den Schlitten.

Glitschig ist die mit Schmierseife und anderen Gleitmitteln behandelte Ablaufbahn. Und leicht setzt sich das Schiff auf der geneigten Fläche

in Bewegung. Zuerst langsam, dann immer schneller werdend strebt es seinem Element entgegen. Mit unbändiger Gewalt zerteilt der stählerne Körper das Wasser; hoch schäumen vorm Bug die Wellen.

Ein Schiff ist nach dem Stapellauf ein hilfloses, unvollständiges Ding. Es läßt sich mit einer Droschke ohne Pferd vergleichen oder mit einem Gebäude im Rohbau, das wohl die Richtkrone trägt, jedoch längst nicht bezugsfertig ist. Noch fehlen die Antriebsmaschinen, ein Teil der Aufbauten und die Inneneinrichtungen. Von der Helling gelangt darum das Schiff zum Ausrüstungskai. Takt für Takt geht es hier seiner Vollendung entgegen.

Ungeheuer vielfältig sind die Arbeiten am Ausrüstungskai. Es ist die Zeit, da man an Deck über ein Gewirr von Werkzeugen, Stromzuleitungen und Gasschläuchen, über Kabelrollen, Rohre, Farbtöpfe und Teerfässer, über Isolierstoffe, Verpackungen, Holzplatten, Möbel und andere Materialien stolpert.

Als erstes werden die Motoren eingebaut. Unsere 10000-Tonner zum Beispiel erhalten vier Dieselmotoren zu je 1800 PS, die dem Schiff eine Reisegeschwindigkeit von 16,5 Knoten (Seemeilen je Stunde) ermöglichen. Entlüftungsanlagen, Heizkörper, Wasserrohre, Generatoren und Elektrokabel werden installiert. Zimmerleute, Tischler und Dekorateure verleihen der kahlen Hülle ein wohnliches Inneres. Jeder Raum soll zweckmäßig

und schön zugleich sein. Es entstehen Mannschaftsräume und Offiziersmessens, Schlafkojen, Abort- und Duschanlagen, Kombüsen, Kartenhaus, Kommandobrücke und Vorratskammern. In den Klub- und Repräsentationsräumen werden die Wände mit Edelhölzern getäfelt; billiger und jederzeit abwaschbar sind die farbigen Plastikfolien, mit denen die übrigen Wände bespannt sind. Maler geben dem Schiff von innen und außen ein freundliches Gesicht. Besondere Schutzanstriche sollen die Eisenteile vor Rost bewahren.

Natürlich darf auch die Funkausrüstung nicht fehlen. Zur Navigation (Führung eines Schiffes) werden Peilgeräte, Stevenlog (Geschwindigkeitsmesser), Kursschreiber, Chronometer und andere Instrumente eingebaut.

Erfordert der Bau eines einzigen Schiffskörpers unserer Großfrachter von der Kiellegung (Beginn der Montage auf der Helling) bis zum Stapellauf etwa 5 Monate, so vergeht für die Ausrüstung noch einmal die gleiche Zeitspanne, 10 bis 11 Monate dauert die Produktion von der Kiellegung bis zum Stapellauf.

Oft sind Hunderte Menschen auf einmal am Schiff beschäftigt, insgesamt geht es durch Tausende Hände. Allein im Schiffskörper stecken bis zum Stapellauf 300000 Arbeitsstunden. Viele Gegenstände werden außerhalb der Werft von anderen Betrieben hergestellt.

Schon daraus kann man ermessen, wie kostbar ein solches Fahrzeug ist: Ein einziger unserer Großfrachter stellt einen Wert von rund 20 Millionen Mark dar.

Greifbare Zukunft

Auch die Arbeiter der Warnowwerft haben sich für den Siebenjahrplan viel vorgenommen. Insgesamt sollen 54 Schiffe fertiggestellt werden. Zum Produktionsprogramm zählen 27 Frachtschiffe zu je 10000 Tonnen, 17 Kohle-Erz-Frachter zu 7000 beziehungsweise 9500 Tonnen und 8 Dieselfrachter zu je 12000 Tonnen.

In der Entwicklung befindet sich ein Turbinenfrachter, der eine Tragfähigkeit von etwa 15000 Tonnen und eine Leistung von 12–15000 PS haben wird. Das erste derartige Schiff soll 1965 ausgeliefert werden. Die Ingenieure der Warnowwerft tragen sich mit dem Gedanken, diesen Typ weiterzuentwickeln. Möglicherweise wird es der Vorläufer eines mit Atomenergie getriebenen Schiffes sein.

Im Siebenjahrplan wird die Warnowwerft gleichzeitig zu einem modernen Reparaturbetrieb für Großschiffe ausgebaut werden. Bei Reparaturen und zum Unterwasseranstrich unserer großen Schiffe müssen wir heute noch ausländische Werften (Polen und Dänemark) in Anspruch nehmen,

da wir über kein eigenes großes Dock (schleusen-ähnliche Kammer zum Trockenlegen und Ausbessern von Schiffen) verfügen. Solche Anlagen werden jedoch immer notwendiger, je mehr unsere Handelsflotte anwächst. Docks müssen auch für unseren Überseehafen zur Verfügung stehen, denn in jeder bedeutenden Hafenstadt müssen sämtliche Schiffsreparaturen ausgeführt werden können.

Diese Aufgaben wird die Warnowwerft übernehmen. Im Jahre 1960 entsteht das erste 10000-Tonnen-Dock. Ein zweites, für noch größere Schiffstypen geeignetes Dock folgt im Jahre 1964.

Auch Schiffe, die nicht erst die Werft anlaufen wollen oder die gar durch eine Havarie nicht mehr dazu in der Lage sind, müssen Reparaturmöglichkeiten finden. Eine schwimmende Werkstatt wird überall zur Verfügung stehen und schnelle Hilfe leisten – sei es im Hafen oder auf See.

Qualität ist Lobes wert

Unsere Werften haben nicht die Sorgen, die für die Schiffbauindustrie in Westdeutschland und in anderen kapitalistischen Ländern kennzeichnend sind. Während dort große Schwierigkeiten bestehen, Aufträge zu erhalten, können bei uns die Arbeiter getrost in die Zukunft sehen; denn bereits

heute ist der Absatz (Verkauf) der Schiffe bis 1975 gesichert. Ebenso ist es undenkbar, daß bei uns ein neugebautes Schiff keine Verwendung finden könnte, daß es ungenutzt im Hafen liegen bliebe oder gar abgewrackt würde, weil es keine Frachten gibt.

Auf unseren Werften entstehen nicht nur die Schiffe für unsere volkseigene Flotte. Die Mehrzahl der gebauten Schiffe wird in andere Staaten ausgeführt. Ihr Export ist eine sehr wichtige Einnahmequelle für unsere Volkswirtschaft. Wenn man bedenkt, daß ein großes Schiff einen Wert von mehreren Millionen Mark darstellt, kann man ermessen, welche Warenmengen wir hierfür aus anderen Ländern einführen können: Rohstoffe, Nahrungsmittel und Gebrauchsgüter.

Schiffe, die auf den Werften der DDR gebaut wurden, fahren heute unter den Flaggen fast aller sozialistischen Staaten. Sie sind auf allen Ozeanen der Welt wie auch auf den großen Strömen und Binnenmeeren der Sowjetunion anzutreffen.

Viele der auf unseren Werften gebauten Schiffe kehren als Gäste in unsere Häfen zurück. Fragt man die ausländischen Kapitäne, wie sie mit unseren Erzeugnissen zufrieden sind, so kann man immer wieder hören: „Charascho...“, „dobre...“ oder wie immer die Sprache lautet. „Gut sind eure Schiffe“, sagen sie in Russisch, Polnisch, Bulgarisch, Rumänisch, Arabisch und den vielen anderen Sprachen befreundeter Völker.

ÜBER LÄNDERGRENZEN UND MEERE

Ankömmling Nr. 1

In den ersten Januartagen des Jahres 1960 gab es in Rostock nur ein Gesprächsthema: die bevorstehende Ankunft des ersten Ozeanriesen in dem neuen Überseehafen zu Petersdorf. Besonders spannungsgeladen war die Atmosphäre unter den Tausenden Kollegen vom Hafenaufbau und den vielen, vielen freiwilligen Aufbauhelfern, die selbst das großartige Werk geschaffen haben. Schon Wochen und Monate zuvor waren alle Vorkehrungen getroffen worden, damit das Schiff einen passenden Liegeplatz vorfindet.

Die ganze Republik schaute nach Rostock; denn nicht allein die Einweihung des Hafens war das Aufregende. Mit dem freudig erwarteten Schiff hatte es eine besondere Bewandnis. Es war nicht der Ankömmling Nr. 1 schlechthin. Dieses Schiff ist die Frucht einer großartigen Bewegung, der Steckenpferdbewegung, die Hunderttausende Werktätige in unseren Betrieben erfaßt hat. Hunderttausende gaben ihre Ideen und ihren Fleiß, damit dieses Schiff als Eigentum der größten Massenorganisation unserer Werktätigen gekauft werden und nach Rostock gelangen konnte.

Der Ankömmling konnte kein würdigerer sein als das erste Urlauberschiff der DDR, die „Völkerfreundschaft“. Mit ihren 12400 Bruttoregister-tonnen steht sie an der Spitze unserer volkseigenen Flotte. Sie ist 159,70 Meter lang, 21 Meter breit und entwickelt eine Geschwindigkeit von 19 Knoten.

Am Morgen des 15. Januar 1960 war es endlich soweit: Majestätisch glitt der mächtige Stahlkoloß von See heran, festlich geschmückt und über die Toppen geflaggt. Schon auf der Aufbaumole drängten sich die Neugierigen. Hunderte Arbeiter säumten die 1180 Meter lange Kaimauer. Andere hielten von der Plattform des ersten, unmittelbar an der Pier montierten Kranes Ausschau oder hatten die neue Kaihalle erklimmen.

Schneidend kalt war es an jenem Januartag. Doch die am Ufer Harrenden hatten ihre Mützen vom Kopf genommen und schwenkten sie dem einlaufenden Riesen zum Gruß entgegen: „Sei willkommen! Willkommen im neuen Heimathafen Rostock!“ Von den Baggern und Schleppern heulten in hohem Tenor die Sirenen. Die Fahrzeuge an Land – die Walzen und Schaufler, die Kipper und Lastwagen – stimmten ein durchdringendes Hupkonzert an. Und die „Völkerfreundschaft“ antwortete in tiefem Baß. – Der Klang all dieser vielfältigen Instrumente mischte sich mit dem Jubel der Zeugen des unvergeßlichen Ereignisses.

Zum erstenmal befand sich unser Urlauberschiff

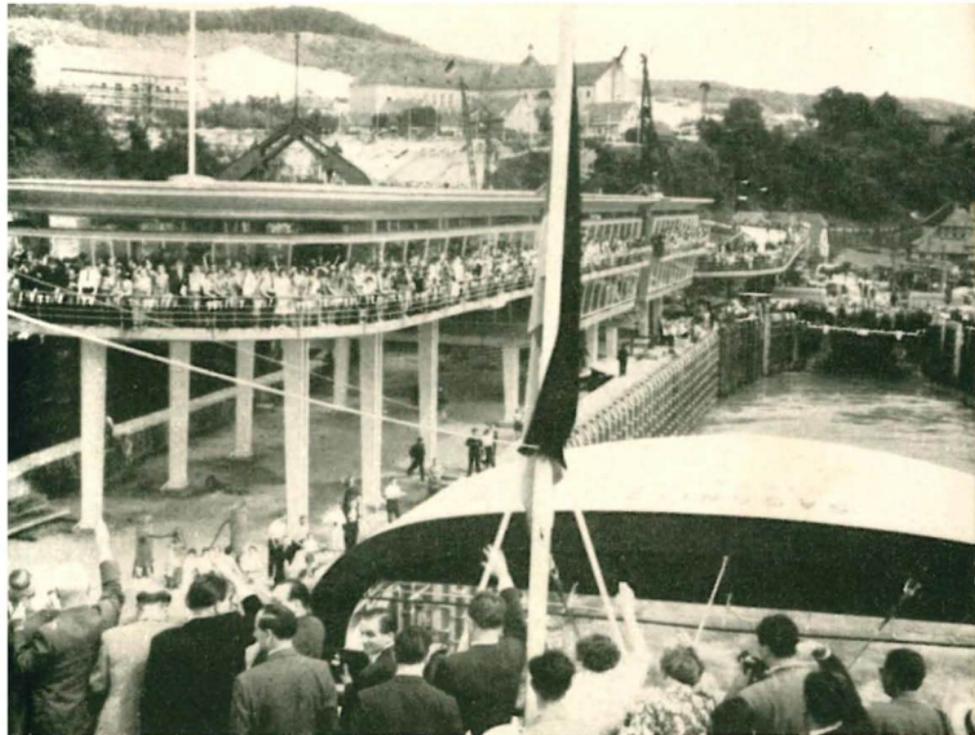
in den Hoheitsgewässern der DDR. Wenige Tage zuvor hatte es seinen Eigentümer gewechselt. Wo vor kurzem noch am Schornstein die drei Kronen, das Firmenzeichen der Svenska-Amerika-Linie, prangten, leuchteten nun die Farben Blau-Rot-Blau des VEB Deutsche Seereederei Rostock und die Buchstaben FDGB (Freier Deutscher Gewerkschaftsbund).

Das erste Schiff der DDR

Die Leitung der „Völkerfreundschaft“ liegt in bewährten Händen. Der Kapitän des neuen Schiffes heißt Adolf Zinn. Schon oft war er dabei, wenn unsere Seereederei wieder eines ihrer Jüngsten „taufte“. Wie kaum ein anderer hat er vom ersten Tage an, als die DDR ein seefahrendes Land wurde, am Aufbau unserer volkseigenen Flotte mitgewirkt. Er ist ein überaus erfahrener Kapitän – wegen seiner hervorragenden Leistungen wurde er von unserer Regierung mit dem Vaterländischen Verdienstorden ausgezeichnet.

Zehn Jahre fährt Kapitän Zinn schon auf den Schiffen der DDR, und mit seinen Erlebnissen verbindet sich ein gut Stück Geschichte unserer noch so jungen Schifffahrt.

Adolf Zinn war der erste Kapitän des ersten Schiffes der DDR. 1950 schrieb man damals, als das erste Handelsschiff der DDR, die vom Ostsee-



50 Jahre Fährverbindung Saßnitz – Trelleborg

Das Fährschiff „Saßnitz“ verläßt zur Jungfernfahrt den
neuerbauten Fährbahnhof.

Fest verankert ist die Fähre im Anlegebecken.



Die Ostsee – ein Meer des Friedens

Alle Jahre im Juli treffen sich an unserer Küste Menschen aus den Ländern, die an die Ostsee grenzen, zu einem Festival des Friedens.

Das Segelschulschiff „Wilhelm Pieck“ überbringt im Auftrag der Freien Deutschen Jugend der Jugend der Ostseeländer die Einladung zur Ostseewoche.

Blick auf den Ernst-Thälmann-Platz in Rostock.

Zur Großkundgebung anlässlich der Ostseewoche sind Tausende von in- und ausländischen Besuchern gekommen, um ihren Willen zum Frieden zu bekunden.

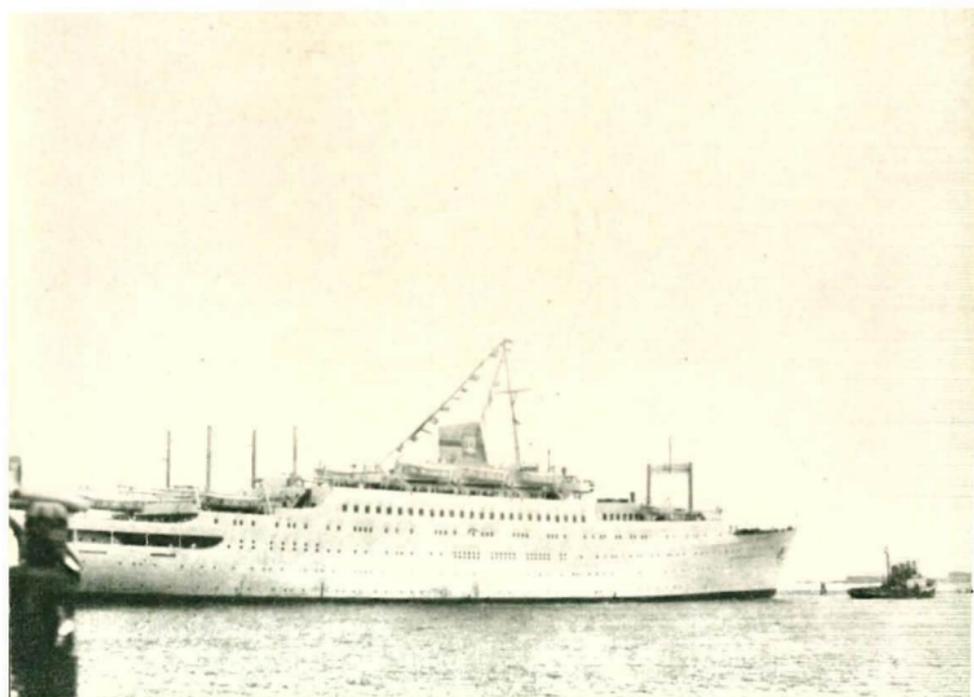




**Urlaub
auf der
„Völker-
freund-
schaft“**



Über dem Schwarzen Meer brennt die südliche Sonne. Die Passagiere des ersten FDGB-Urlauberschiffs, der „Völkerfreundschaft“, genießen auf dem Oberdeck den herrlichen Tag.



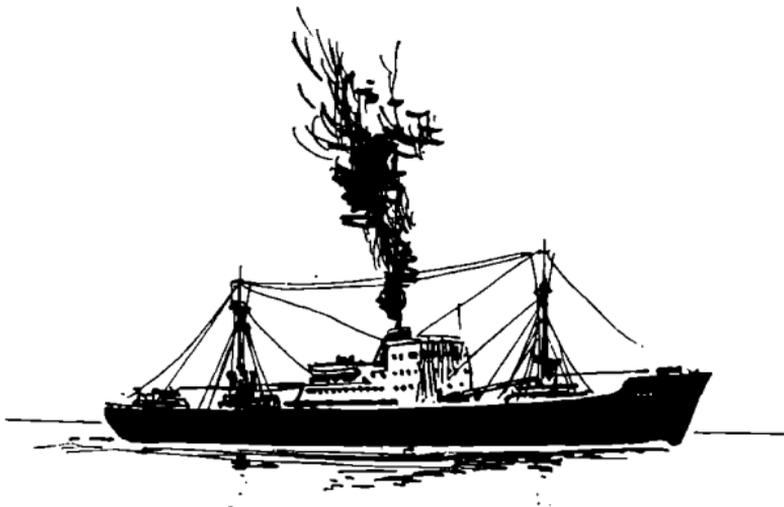
boden gehobene und wiederhergestellte „Vorwärts“ (1250 Tonnen Tragfähigkeit), in Dienst genommen wurde. Sie war ein schwerfälliger alter Pott, mit dem sich Kapitän Zinn und die Offiziere und Matrosen abplagen mußten. Baujahr 1900! Nur mühsam schleppte sie sich von Hafen zu Hafen. Der Name „Vorwärts“ war mehr als geschmeichelt. Schon 1954 wurde der Frachter „in den Ruhestand“ versetzt. Heute dient er den Jungen Pionieren und Touristen als schwimmende Herberge. Am Rande des alten Rostocker Seehafens liegend, wirkt das ausrangierte Schiff wie ein Museumsstück.

Vorwärts ging es jedoch mit dem weiteren Aufbau unserer Handelsflotte – sogar in sehr schnellem Tempo. Im Jahre 1954 erhielt unsere Seereederei die ersten Neubauschiffe. Mit den auf der Neptunwerft gebauten Dampfern „Rostock“ und „Wismar“ (je 4500 Tonnen) wurde der Anfang getan. Auch sie waren noch nicht die modernsten Typen. Doch stolz waren wir damals auf sie!

Thälmann-Pioniere – immer bereit! Auch beim Bau des Pionierschiffes

1955 und 1956 übernahm unsere Seereederei 14 Küstenmotorschiffe. Jetzt umfaßte unsere Handelsflotte bereits 17325 Tonnen.

Einen großen Sprung nach vorn brachte das Jahr



Der Frachter „Thälmann-Pionier“

1957. Am 15. März erfolgte die Übergabe des auf der Neptunwerft gebauten Frachters „Thälmann-Pionier“ (Dampfer mit Ölfeuerung, Tragfähigkeit 4058 Tonnen). Dem Schiff gebührt zu Recht dieser Name, haben doch die Mädchen und Jungen der Pionierorganisation „Ernst Thälmann“ wesentlich zu seinem Bau beigetragen. Sie sammelten nahezu 1,5 Millionen Mark, über 40000 Tonnen Schrott, etwa 500 Tonnen Buntmetalle und 290 Tonnen Altpapier. Pioniere und Schüler aus Gotha pflanzten 90000 Fichten an, um den „Nachwuchs“ für das zum Bau des Schiffes benötigte Holz zu sichern; Schülerinnen aus dem Kreise Aue strickten für die zukünftige Besatzung die traditionellen Seemannspudeln. Es war darum Ehrensache, daß das Schiff, zu dem sie so fleißig beigesteuert hatten, auch den Namen ihrer Organisation erhielt. Das meinte auch der Kapitän des

neuen Schiffes. Wer anders konnte es sein, als der inzwischen von der „Wismar“ abgeheuerte Adolf Zinn?

Mehr und größere Schiffe

1957 wurde unsere Handelsflotte weiterhin durch die beiden ersten auf der Warnowwerft gebauten 10000-Tonnen-Motorfrachter „Frieden“ und „Freundschaft“ bereichert. Kapitän Zinn, der inzwischen so etwas wie ein Einfahr-Kapitän geworden war, bekam die Leitung der „Freundschaft“ übertragen. Mit diesem Schiff eröffnete er die Route DDR-Ostasien.

Ende 1957 zählte die Flotte schon 41 073 Tonnen. 1958 und 1959 wurden die auf der Warnowwerft gebauten 10000-Tonner „Dresden“, „Berlin“, „Magdeburg“, „Erfurt“, „Leipzig“, „Halle“ und „Schwerin“ sowie die beiden von der Admiralitätswerft zu Leningrad stammenden Tanker „Leuna I“ und „Leuna II“ in Dienst genommen. Zu diesen Neubauten kamen zahlreiche gebrauchte Schiffe, die wir von ausländischen Reedereien kauften.

Ende 1959 verfügte die Deutsche Seereederei über 32 Hochseeschiffe mit rund 175000 Tonnen.

Gute Fahrt für „Steckenpferd“

Was es mit den gebrauchten Schiffen auf sich hat, wollen wir im folgenden erzählen:

Am 12. Januar 1959 trat der 10000-Tonner „Steckenpferd“ mit einer Ladung Ammoniumsulfat an Bord seine erste Reise unter der DDR-Flagge nach Alexandria an. Wenige Tage zuvor war der Frachter in Warnemünde von der jungen Arbeiterin Ingeborg Dittrich aus dem VEB Steckenpferd auf den Namen dieses Betriebes „getauft“ worden.

Der VEB Steckenpferd ist für die Freunde gepflegter Seifen und Parfümerien ein Begriff – nicht nur in der DDR. Die Erzeugnisse dieser Fabrik in Radebeul bei Dresden werden in etwa dreißig Länder exportiert. Viele Kisten mit den beiden gekreuzten Steckenpferden im Warenzeichen nehmen ihren Weg über Rostock in die Welt.

Das ist Grund genug, daß sich die Kollegen vom VEB Steckenpferd so stark für die Schifffahrt interessieren. Sie wissen, welche hohen Kosten an Devisen unserem Staat entstehen, weil wir noch immer weitgehend auf den Transport durch ausländische Schiffe angewiesen sind.

„Unsere eigene Handelsflotte müßte größer sein“, sagten sich die Arbeiter und Chemiker in Radebeul. „Besser wäre es, die Devisen für den Einkauf von Rohstoffen und Bedarfsartikeln zu verwenden – statt für Transportgebühren an aus-

ländische Reeder. Sollten wir nicht noch im Jahre 1958 unserem Außenhandel zusätzliche Exportgüter im Werte von 100000 Dollar zur Verfügung stellen und damit den Grundstock legen für den außerplanmäßigen Ankauf eines Frachters?“

Anfangs hatte Werkleiter Bloch vom VEB Steckenpferd wenig Erfolg, als er die Kollegen anderer Exportbetriebe zu ähnlichen Verpflichtungen anregen wollte. Einige winkten skeptisch ab und spöttelten: „Hau ab mit deinem Parfümdampfer!“ Doch als die Presse den Gedanken der Steckenpferd-Kollegen aufgriff, wurde in den Exportbetrieben der DDR eine Masseninitiative ausgelöst, die inzwischen als „Steckenpferd-Bewegung“ bekannt geworden ist. 1500 Belegschaften unterstützten durch eigene überplanmäßige Exportverpflichtungen den Vorschlag aus Radebeul. Bis zum Jahresende 1958 konnten für 200 Millionen Mark zusätzliche Exporterzeugnisse ihre Reise antreten. 1959 waren es sogar zusätzliche Exporte in Höhe von 285 Millionen Mark. Um weitere Erfolge zu erzielen, riefen die Kollegen des VEB Waggonbau Dessau alle Exportbetriebe auf, die Steckenpferd-Bewegung fortzuführen und 1960 für 300 Millionen Mark zusätzliche Exportgüter zu liefern.

Durch die Initiative der Werktätigen unserer Republik konnte eine ganze „Steckenpferd-Flotte“ angeschafft werden. Dazu gehören neben dem Frachter „Steckenpferd“ (aus Schweden) die

10000-Tonner „Thomas Müntzer“ (aus Holland), „Heinrich Heine“ und „Theodor Körner“ (beide aus Belgien), der 14200-Tonnen-Frachter „Ernst Moritz Arndt“ (aus Costa Rica) sowie die 3000-Tonner „Kap Arkona“, „Stoltera“ und „Stubbenkammer“ (aus Schweden). 1960 kaufte die DDR unter anderem die beiden je 13150 Tonnen großen Tanker „Ganthiod“ und „Securus“ (aus Schweden) sowie drei Bananenfrachter, von denen einer zur schwimmenden Fischfabrik umgebaut wurde.

In allen Fällen handelt es sich um gebrauchte Schiffe, doch selbstverständlich müssen sie gut erhalten und technisch modern ausgerüstet sein.

Unsere Verkehrsfachleute haben errechnet, daß der Ankauf dieser Schiffe in ausländischen Zahlungsmitteln sehr lohnend ist. Würden wir beispielsweise eines der Steckenpferd-Schiffe chartern, es also von ausländischen Reedereien mieten, ohne es zu kaufen, hätten wir bereits in anderthalb Jahren eine Summe an Chartergebühren bezahlt, für die wir das ganze Schiff käuflich erwerben könnten.

Das angekaufte Schiff aber bringt uns nicht nur auf anderthalb Jahre Entlastung von Devisenausgaben, sondern auf Jahrzehnte hinaus.

Wer ist die Schönste im ganzen Land?

Auch unsere „Völkerfreundschaft“ ist aus Mitteln der Steckenpferdbewegung angeschafft worden. Das 1948 in Göteborg erbaute Schiff trug unter schwedischer Flagge den Namen „Stockholm“. Sie hat eine interessante Geschichte.

Schon 1950, also zwei Jahre alt, erlebte sie ihr erstes großes Abenteuer, als sie nahe der holländischen Küste 120 Passagiere von dem brennenden norwegischen Linienschiff „Kronprinz Olaf“ rettete. Weniger glücklich verlief ihr zweites im Jahre 1956, das damals die Welt in Atem hielt. Die „Stockholm“ befand sich auf einer Reise nach den USA. Kurz vor der amerikanischen Küste stieß sie frontal mit dem italienischen Flaggschiff „Andrea Doria“ zusammen (Flaggschiff = größtes Schiff der Flotte eines Landes). Der italienische Ozeanriese versank in den Fluten. Abermals rettete die „Stockholm“ viele Menschenleben. Für ihre hervorragende Konstruktion spricht, daß sie sich nach dem Unfall mit einem neuen Vorschiff begnügen konnte. Von den Beschädigungen ist heute kein Kratzer mehr zu finden. Sie wurde mit allen nur erdenklichen nautischen Instrumenten und Sicherheitsvorkehrungen versehen. Sorglos können sich Mannschaft und Passagiere dem Schiff anvertrauen.

Ein schöneres Schiff als die „Völkerfreundschaft“ können wir uns kaum wünschen. Ihre sieben Decks

sind auf das modernste ausgerüstet. Die 560 Urlauber genießen alle Bequemlichkeiten. Gesellschaftsräume, Schreibzimmer, eine 3000bändige Bibliothek, Kinosaal mit Breitwand, Tanzfläche, Bar, zwei Schwimmbäder, Sauna, Massageräume, Ambulatorium, Operationsraum, Röntgenlabor, Frisiersalon und vieles andere mehr steht den Gästen zur Verfügung.

Als unsere „Völkerfreundschaft“ noch als „Stockholm“ unter schwedischer Flagge fuhr, gab sich auf ihr ein kleiner Kreis von Wohlhabenden ein Stelldichein. Einfache Menschen konnten sich eine Reise mit der „Stockholm“ niemals leisten. Der billigste Platz einer Mittelmeerfahrt (36 Tage) kostete im B-Deck 3675 Mark (102 Mark je Tag), und ein Platz in einer Vierbettkabine sogar 4809 Mark (130 Mark je Tag).

Als „Völkerfreundschaft“ aber befördert das Schiff andere Gäste. Durch ihrer Hände Arbeit haben die Werktätigen der DDR das Schiff finanziert. Da ist die Kollegin Olga Koch, Brigadier im volkseigenen pharmazeutischen Werk Helfenberg in Dresden, die ihre Norm mit 65 Prozent überbot und so dazu beitrug, daß der Betrieb seine Steckenpferd-Verpflichtung von einer halben Million Mark einlösen konnte. Da ist der Meister Paul Elterlein aus dem mit staatlicher Beteiligung arbeitenden Certo-Camera-Werk in Dresden, der ein neues zeit- und arbeitskräftesparendes Produktionsverfahren für Exportkameras entwickelte. Er hat wesentlichen

Anteil daran, daß das Werk seine Exportverpflichtungen um das Vierfache erhöhen und für eine Million Mark zusätzlich Kameras exportieren konnte. Da sind Tausende andere, die ebenso ihre ganze Kraft für unsere sozialistische Gesellschaft einsetzen. Sie sollen auf der „Völkerfreundschaft“ ins Mittelmeer, ins Schwarze Meer, nach Leningrad, Helsinki, Stockholm, Kopenhagen und Oslo, ja, nach dem fernen Kuba reisen.

Die Passagiere unseres Urlauberschiffes zahlen nicht 130 Mark pro Tag. Auf der „Völkerfreundschaft“ kostet eine 14tägige Reise 250 Mark = 18 Mark je Tag. Alles ist darin inbegriffen, sogar die Betreuung durch erstklassige Künstler von Bühne und Funk und die Besichtigungsfahrten von den im Ausland angelaufenen Häfen ins Landesinnere.

Urlaub auf See

Die „Völkerfreundschaft“ wird nicht das einzige Urlauberschiff der DDR bleiben. Aus Anlaß des V. Parteitages der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands schlugen die Kollegen der Matthias-Thesen-Werft in Wismar vor, gemeinsam mit allen Arbeitern der Republik ein Seefahrgastschiff für den FDGB über den Plan zu bauen. Es soll ein 7000 Tonnen großes Schiff für rund 400 Fahrgäste sein.

Wieder griffen Hunderttausende aus vielen Betrieben der Republik den Vorschlag auf. Die Schiffskessel zum Beispiel kommen aus Hohen-thürm bei Halle. Die Belegschaft der Maschinenfabrik und Eisengießerei Dessau liefert die Getriebe, das Meßgerätewerk Quedlinburg die Regler. Sämtliche Farben stellt die Farbenfabrik Wolfen zur Verfügung; die Stahlwerker in Unterwellenborn walzen die Bleche aus. Die Motoren kommen aus dem Dieselmotorenwerk Rostock.

Viele Millionen Mark gingen in Form von Geld- oder Materialspenden beim Freien Deutschen Gewerkschaftsbund ein.

Am 1. Mai 1961 trat dieses von den Werktätigen der DDR gebaute Urlauberschiff seine Jungfer-nreise an. Es trägt den Namen des Arbeiterfunktionärs „Fritz Heckert“. Zwei weitere Urlauberschiffe sollen bis 1965 folgen.

Im Sommer liegen die Ferienzeile im Norden – die Schiffe erhalten vorsorglich eine Eisverstärkung, um nicht durch Treibeis gefährdet zu werden. Im Winter lockt der sonnige Süden. Später werden unsere Urlauber und Seereisenden auf noch größeren Schiffen als unserer „Völkerfreundschaft“ ihre Plätze buchen können. Auf der Matthias-Thesen-Werft werden bereits Seefahrtgastschiffe projektiert, die für 750 Passagiere vorgesehen sind und eine Wasserverdrängung von etwa 17000 Tonnen haben werden.

Unser Ziel: 110 Schiffe mit einer halben Million Tonnen!

So sehr fremde Länder und Meere als Urlaubsziel locken – volkswirtschaftlich gesehen, verdient der weitere Aufbau unserer Handelsflotte größere Aufmerksamkeit. Es wurde bereits an anderer Stelle dieses Büchleins erwähnt, daß 1957 erst 6 Prozent unseres seeseitigen Außenhandels durch eigene Schiffe abgewickelt wurden und daß wir deswegen jährlich mehrere hundert Millionen Mark Chartergebühren an ausländische Reedereiunternehmen in Devisen zahlen müssen. Unser Ziel ist es, den Anteil unserer eigenen Flotte am Seehandel der DDR beträchtlich zu steigern. Bis zum Jahre 1965 sollen rund 40 Prozent unserer Außenhandelsgüter auf eigenen Schiffen befördert werden.

Das bedeutet natürlich, daß unsere Handelsflotte dementsprechend wachsen muß. Ihre Gesamttonnage wird sich von 175000 Tonnen Tragfähigkeit Ende 1959 auf 500245 Tonnen, die Zahl der Schiffe von 32 auf 110 erhöhen.

In diesen Zahlen sind nur solche Zugänge berücksichtigt, die im Rahmen des Staatsplanes erfolgen. Die Ankäufe weiterer „Steckenpferd-Schiffe“ sind darin nicht enthalten.

Ob in China, Ägypten oder Brasilien – überall sind die Schiffe aus der DDR bekannt

Die Handelsschiffe unserer Republik sind seit Jahren in den Seehäfen Europas, Nordafrikas und Asiens bekannt. Am stärksten sind natürlich die Verbindungen mit den sozialistischen Staaten. Auch die jungen Nationalstaaten, die sich erst vor kurzem von der imperialistischen Kolonialherrschaft befreit haben, sind am Handel mit der DDR interessiert, denn unser Staat stellt keine herabsetzenden Bedingungen, und beide Partner haben Vorteile davon. In den Häfen der arabischen Länder ist zum Beispiel die Ankündigung „Babur min Allemaniya Demokratiya“ – ein Schiff aus dem demokratischen Deutschland – immer häufiger zu hören. Die DDR steht als Abnehmer ägyptischer Baumwolle an fünfter, Westdeutschland an achter Stelle.

Zu Beginn des Jahres 1960 wurde die Südamerika-Route eröffnet. Am 9. Februar 1960 traf unser 10000-Tonner „Freundschaft“ im Hafen der brasilianischen Hauptstadt Rio de Janeiro ein, um Erz und Kaffee zu laden. Es war das erste Mal, daß ein Schiff der „Republica Democratica Alema“, wie es in der dort üblichen portugiesischen Landessprache heißt, einen südamerikanischen Hafen angelaufen hatte. Großes Interesse weckte dieses Schiff aus der Deutschen Demokratischen Republik bei den Hafearbeitern. Neugierig wurden alle

Einrichtungen, insbesondere das Mannschaftslogis, betrachtet, und man mußte feststellen, daß das Schiff sich sehen lassen kann.

In den nächsten Jahren, wenn weitere Handelspartner in Übersee hinzukommen, wird die Deutsche Seereederei Rostock neue Routen in ihr Programm aufnehmen müssen, besonders nach Westafrika und Lateinamerika. Die heute noch wenig benutzten Routen werden immer häufiger befahren werden. Aus den gelegentlichen Reisen soll sich ein regelmäßiger Linienverkehr entwickeln, wie er heute bereits mit einer großen Anzahl von Ländern besteht.

„Voll voraus“ für den seemännischen Nachwuchs

Die besten Fabriken taugen nichts ohne einen Stamm von bestausgebildeten und erfahrenen Facharbeitern und Ingenieuren. Nicht anders verhält es sich mit unserer Handelsflotte. Schiffe ohne Matrosen, Offiziere und Kapitäne nützen uns nichts. Noch aber fehlen die Menschen, die in Kürze die über hundert Schiffe der DDR bedienen sollen. Allein über 700 nautische und technische Offiziere müssen bis 1965 systematisch herangebildet werden. Erst wenn wir genügend seemännisches Personal haben, können wir die geplanten Schiffe einsetzen.



Navigation

Die jungen Matrosenlehrlinge, die heute auf den beiden großen Lehrschiffen der Deutschen Seereederei ihre Ausbildung erhalten, werden die Offiziere und Kapitäne von morgen sein. Ihre wohl einzigartigen Berufsschulen sind die beiden „Steckenpferd“-Schiffe „Heinrich Heine“ und „Theodor Körner“. Die beiden Schiffe waren ursprünglich dafür bestimmt, neben Frachten auch Passagiere zwischen Belgien und der ehemaligen belgischen Kongokolonie zu befördern. Aller Komfort, der für die Reisenden vorgesehen war, kommt nun den Lehrlingen zugute. In die Passagierkabinen sind die 16–18jährigen eingezogen, auf jedem Schiff jeweils hundert Lehrlinge. Die früheren Gesellschaftsräume wurden in Klassenräume umgewandelt. In einer solchen Schule auf See geht es natürlich anders zu als an Land.

Der Matrosenlehrling Ernst-Dieter Lange von der „Theodor Körner“ erzählte uns, was er während seiner Lehrzeit bereits von der Welt gesehen hatte: die sowjetischen Schwarzmeerhäfen, die Pyramiden am Nil und die Katakomben von Alexandria, die türkischen Berge und die Ausgrabungen von Troja und Pergamon.

Diese unvergeßlichen Eindrücke sind freilich nur das Nebenergebnis einer angestregten Lerntätigkeit. An Ausbildungsstoff mangelt es nicht. Die Lehrlinge werden mit allen an Bord vorkommenden Arbeiten vertraut gemacht, mit dem Steuern nach Kompaß, dem Anlege-, Ablege- und Schleppmanöver, dem Signaldienst, mit der Kommandosprache, dem Knoten und Spleißen der Tauen. Sie eignen sich Kenntnisse über die Schiffstypen, den Schiffbau und die Navigation an. Sie büffeln die Paragraphen der See- und Wasserstraßenordnung, die Zollvorschriften, Fremdsprachen, Gesellschaftswissenschaften, Geographie, Ökonomie und vieles andere mehr. Unsere Seeleute erhalten auf diese Weise nicht nur ein hervorragendes Fachwissen, sondern auch eine gute Allgemeinbildung. Sie werden befähigt, unseren Arbeiter-und-Bauern-Staat im Ausland würdig zu vertreten.

Die „Heinrich Heine“ wie die „Theodor Körner“ sind kombinierte Fracht- und Passagierschiffe. Das wirkt sich sehr günstig auf die Lehrtätigkeit aus. Das in der einen Woche erworbene Fach-



Wettermachen

wissen können die Lehrlinge in der folgenden Woche an Ort und Stelle erproben. Je eine Woche Theorie und Praxis wechseln miteinander ab.

Nach zwei Jahren erhalten die Lehrlinge ihren Facharbeiterbrief als Matrose. Der Weg zur weiteren Qualifizierung steht allen offen. Ja, die Deutsche Seereederei nimmt von vornherein nur die besten als Lehrlinge an, denn von jedem Matrosen wird erwartet, daß er sich zum Offizier un-

serer Handelsflotte fortbildet. Unsere neuen Schiffe warten dringend auf sie.

Die Ausbildungsstätte der Seefunker, Schiffsoffiziere, Steuerleute und angehenden Kapitäne ist die Seefahrtsschule in Wustrow; die zukünftigen Seemaschinisten besuchen die Fachschule für Schiffsmaschinentechnik „Ernst Thälmann“ in Warnemünde.

Sehen wir uns an, was bei uns ein Matrose werden kann. Von dem allerersten Schiff unserer Republik, der „Vorwärts“, haben wir schon gelesen. Viele ihrer damaligen Matrosen fahren heute als Offiziere und Kapitäne. Der ehemalige Matrose Siegfried Schmidt ist heute I. Offizier auf dem Fährschiff „Saßnitz“, und Hans-Jürgen Fünning ist Kapitän der „Freundschaft“.

Früher konnten nicht alle interessierten und begabten jungen Menschen die Seefahrtsschule besuchen, das war vor allem eine Frage des Geldes. Heute ist allein die gute Leistung jedes einzelnen entscheidend. Um das zu erreichen, haben sich auch die Lehrlinge an Bord zu sozialistischen Brigaden zusammengeschlossen. Sie wetten um die Anerkennung als „Bestes Lehrschiff der Deutschen Seereederei“ – sowie die „großen“ Kollegen von anderen Schiffen um den Ehrentitel „Schiffsbesatzung der sozialistischen Arbeit“. Die Lehrlinge der „Theodor Körner“ machen sich dabei die Erfahrungen zunutze, die ihre Freunde von der Betriebsorganisation des Komsomol im Textilkom-

binat Cherson in den kommunistischen Brigaden gewonnen haben. Mehrmals haben sie die Stadt an der Dnepr-Mündung besucht, und die Matrosenlehrlinge der DDR verbindet eine feste Freundschaft mit den jungen Arbeitern dieses größten Textilkombinates der Welt. Sie stehen in ständigem Briefwechsel und Erfahrungsaustausch.

FISCHE FALLEN NICHT VOM HIMMEL

Zu den schönsten Ferienerlebnissen am Ostseestrand gehört nicht allein das Baden. Ein bevorzugter Anziehungspunkt sind auch die kleinen Anlegestege für die Fischerboote und Fischkutter, die man in fast jedem Ostseebad antreffen kann. Hier drängen sich die Urlauber, sobald die Schiffe von See zurückkehren. Neugierige Blicke werden in die Holzkästen geworfen, in denen der Fang nach Art und Größe sortiert liegt. Der ein wenig mit den Seefischen Vertraute vermag Dorsch, Aal, Flunder, Hering, Makrele und andere Fischarten zu unterscheiden.

Die Amateurfotografen finden in der romantisch wirkenden Szenerie der wettergebräunten Fischersleute, der Kutter, der Netze und farbigen

Glaskugeln lohnende Motive für ihre Kameras. Nach Haus zurückgekehrt, zeigen sie die Bilder ihren Freunden und Bekannten und sagen: „Seht, dies ist die Ostseefischerei!“

Die Fotos lügen nicht. Und doch geben sie nur einen Ausschnitt der Wirklichkeit wieder – einen sehr wenig typischen. Die Fischerboote und die kleineren Kutter in unseren Ostseebädern, die jeder Urlauber zuerst kennenlernt, stellen den alt-hergebrachten Teil unserer Seefischerei dar. Ähnlich wurde seit eh und je an der Ostseeküste gefischt. Im vergangenen halben Jahrhundert aber bis zum Jahre 1950 war dies das Bild der Fischerei allgemein.

Ostseefischer gaben auf

An der Ostseeküste im Bereich der DDR gab es bis vor wenigen Jahren keine wesentliche Hochseefischerei. Die Kutter fischten ausschließlich in der Ostsee, und zwar in den Küstengewässern; außerhalb der Ostsee wurde von den mecklenburgischen Fischern überhaupt nicht gefangen. Größere Fischereifahrzeuge wie Logger und Trawler, geschweige die modernen Fabrikschiffe, hatte es in den Ostseehäfen nie zuvor gegeben. Nicht immer war die Ostseefischerei so kümmerlich. Noch im vorigen Jahrhundert war in den Ostseehäfen die Hochseefischerei stark entwickelt.

Die Fanggebiete der Rostocker Fischer erstreckten sich weit über die Ostsee hinaus bis nach Island und dem Nordkap (Nordnorwegen). Als sich jedoch in Westdeutschland kurz vor der Jahrhundertwende die großen Fischereimonopole herausbildeten, die erstmalig moderne Fischdampfer einsetzten, standen die Ostseefischer vor dem Ruin. Es mangelte ihnen am Kapital zur Modernisierung ihrer Flotte. Als letzte Zuflucht verblieb ihnen die kleine Hochseefischerei in der Ostsee und vor allem die Küstenfischerei, die mit verhältnismäßig einfachen Fahrzeugen und Fanggeräten betrieben werden kann.

Die Erträge der mecklenburgischen Fischerei waren dementsprechend niedrig. Vor dem Kriege wurden im Gebiet der heutigen DDR nicht mehr als 14000 Tonnen Fisch jährlich (1938) angelandet. Das ist sehr wenig. Setzt man die damals angelandete Fischmenge mit der Bevölkerungszahl der DDR in Beziehung, so ergibt sich eine Pro-Kopf-Produktion von nur einem Kilogramm. Der Verbrauch war jedoch schon damals viel höher. Durchschnittlich verzehrte man in Deutschland 12 Kilogramm Fisch pro Kopf und Jahr.

Der meiste Fisch kam aus Hamburg-Altona, aus Bremerhaven, Emden und Kuxhafen, von wo er in alle Teile Deutschlands versandt wurde.

Siebenmal mehr Fisch als vor dem Kriege

Nach 1945 litt unser Volk durch den selbstverschuldeten Krieg und seine Folgen unter Hunger. Es fehlte an fast allem – auch an Fisch, der eine hochwertige Eiweißnahrung bildet. Durch die Spaltung Deutschlands war unsere heutige DDR auch in der Fischversorgung von den früheren Lieferanten abgeschnitten.

Es galt, den Hunger so schnell wie möglich zu bannen. Wesentlich dazu beitragen konnte eine bessere Versorgung der Menschen mit Fisch. Aber wie den Fischereiertrag so schnell steigern? Allein die Reserven der Ostseefischerei hätten nicht ausgereicht. Neue Fangplätze außerhalb der Ostsee mußten aufgesucht werden.

Die Regierung der DDR faßte darum im Jahre 1949 den Beschluß, eine eigene große Hochseefischerei aufzubauen. (Große Hochseefischerei = Fischerei außerhalb der Ost- und Nordsee; im Gegensatz zur kleinen Hochseefischerei.)

1949/50 entstanden die beiden volkseigenen Fischkombinate in Saßnitz und Rostock, von denen jedes heute das Mehrfache der gesamten Vorkriegsfischerei anlandet. Das Fischkombinat Saßnitz lieferte 1958 rund 26000 Tonnen Fisch, das Fischkombinat Rostock über 45000 Tonnen.

Die See- und Küstenfischer (Genossenschafts- und Einzelfischer) hatten dagegen ihre Erträge nur wenig gegenüber dem Vorkriegsstand gesteigert.

1958 landeten sie etwa 16000 Tonnen Fisch an. Inzwischen beläuft sich das Gesamtprodukt aller Zweige unserer Seefischerei auf über 100000 Tönnen. Damit beträgt das heutige Fischereiergebnis das Siebenfache des Vorkriegsstandes! Noch nie zuvor hat die Fischerei an Mecklenburgs Küste eine derartige Blüte erlebt. Heute ist der Fang mittels kleiner Fischerboote und Kutter nicht mehr typisch für unsere Ostseeküste. Das meiste liefern unsere zwei volkseigenen Kombinate, von denen unsere Urlauber kaum etwas sehen, da sie abseits der Kurorte liegen – zumindest das Fischkombinat Rostock. Aber woher beziehen die Kombinate die Ware?

Arbeitsteilung unserer Fischkombinate

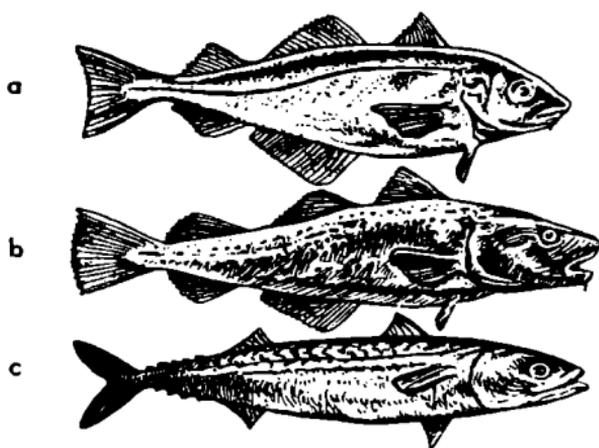
In Saßnitz ist unsere volkseigene Kutterflotte stationiert – etwa 200 Schiffe. Ursprünglich waren es vor allem die kleineren 17-Meter-Kutter, die in dieser oder ähnlicher Art schon seit Jahrzehnten in der heimischen Fischerei verwendet werden. Ihr Einsatzgebiet ist die Ostsee. Leistungsfähiger sind jedoch die größeren Kutter, die zu 21, 24 und besonders die neuesten zu 26,50 Meter Länge. Mehrere kleinere Kutter wurden inzwischen den Produktionsgenossenschaften der Fischer überlassen, deren Fanggebiet die Ostsee bleiben wird. Stärker ausgebaut wurde dagegen im

Kombinat Saßnitz die Fischerei mit den Großkuttern. Die bis 50 Tonnen fassenden Fahrzeuge fangen von Mitte Juni bis Mitte Oktober in der Nordsee (Fladengrund, Gat, Farn Deeps) vor allem Hering. Von Oktober bis Mitte Mai sind sie in der Ostsee anzutreffen (Adlergrund, Stolpebank, Kalmar-Sund), wo sie Dorsch, Flunder und Sprott fischen. Während die Küstenfischer zumeist nur einen Tag oder zwei auf See bleiben, betragen die Reisen der Kutter des Fischkombinats Saßnitz 17 Tage im Sommer (Nordsee) und 6 bis 7 Tage im Winter (Ostsee).

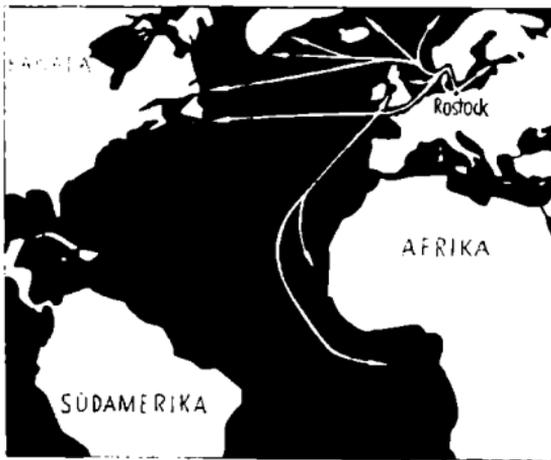
Im Fischkombinat Rostock sind unsere Logger und Trawler sowie die neuen Fang- und Verarbeitungsschiffe stationiert. Diese Fischereifahrzeuge übertreffen die Kutter bei weitem an Größe und Leistungsfähigkeit. Die Logger haben eine Schiffslänge von knapp 40 Metern und ein Fassungsvermögen von 80 Tonnen. Sind bereits die Logger zu ausgedehnten Reisen geeignet, so können die knapp 60 Meter langen und 250 Tonnen Frischfisch aufnehmenden Trawler (Typ II) in fast allen Fanggründen des nördlichen Atlantik eingesetzt werden.

Ähnlich der Warnowwerft ist auch das Fischkombinat in Rostock-Marienehe auf dem Trümmerfeld eines ehemaligen Werkes für Kriegsflugzeuge entstanden. 1950, als das Kombinat seinen Betrieb aufnahm, standen ganze vier Logger zur Verfügung. Man war gezwungen, die Fische

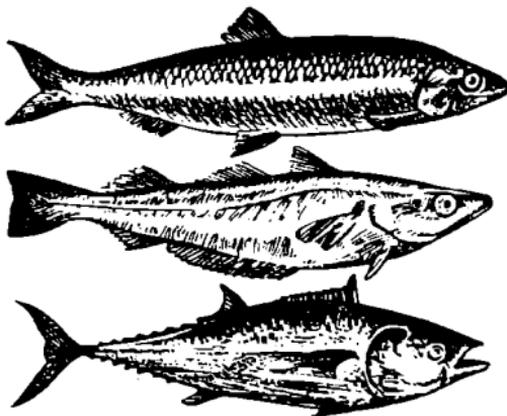
unter freiem Himmel zu löschen. Die Verwaltung war in einer alten Schute untergebracht. Doch der Aufbau schritt schnell voran. Für die Fischereiflotte wurde ein besonderes Hafenbecken ausgehoben. Es entstanden mehrere Hallen, in denen die Fische filetiert, gesalzen und verpackt werden; neu gebaut wurden außerdem die Eisfabrik, die Fischmehlfabrik, der Netzboden, die Versorgungslager und anderes mehr. In unmittel-



- a Schellfisch – Länge etwa 1 m
(Hauptfanggebiete: Nordsee und nordatlantische Küsten)
- b Kabeljau – Länge bis 1,5 m
(Hauptfanggebiete: Gewässer um Island, die Lofoten, Färöer)
- c Makrele – Länge bis 0,5 m
(Hauptfanggebiete: Skandinavische Küstengebiete, Skagerrak und Kattegat, Ost- und Nordsee)



d Fanggebiete
der Fischereiflotte
der DDR



e

f

g

- e Hering – Länge bis 0,40 m
[verbreitet vom Nördlichen Eismeer bis zur Biskaya und Cap Cod (Nordamerika)]
- f Wittling – Länge etwa 1 m
(Hauptfanggebiete: Nordsee, Gewässer um Island und spanisches Küstengebiet)
- g Thunfisch – Länge 3–5 m
(lebt hauptsächlich im Mittelmeer)

barer Nähe des Kombinats wurde ein besonderes Verarbeitungswerk errichtet, das aus den Fischen die feinsten Konserven, Marinaden und Räucherwaren herstellt.

Neu gegründet wurden die Fachschule sowie das Institut für Hochseefischerei, wo der Nachwuchs ausgebildet und fischereikundliche Forschung betrieben wird.

1959 war die Zahl der im Rostocker Fischkombinat beheimateten Fischereifahrzeuge auf 33 Logger, 20 Trawler sowie 3 Hilfs- und Forschungsschiffe angestiegen. Die Zahl der Beschäftigten betrug über 4000.

Fischfang vor Kanadas Küste

Die Flotte des Fischkombinats Rostock ist auf allen bedeutenden Fanggründen des nördlichen Atlantiks anzutreffen. Die Logger fahren von April bis Juli bis ins Europäische Nordmeer: zu den Gewässern nahe der Bäreninsel, der Hoffnungsinsel und Spitzbergens. Gefangen wird vor allem Rotbarsch, Kabeljau und Heilbutt. Im Juli beginnt die Heringssaison in der nördlichen Nordsee. Mit den Heringsschwärmen wandert auch die Fischerei allmählich in die südliche Nordsee, an die norwegische Küste, in die Irische See und ins Skagerrak. Die Heringssaison dauert bis April an. Ein Teil der Logger beteiligt sich daneben in den Winter-

monaten Dezember bis März an der Fischerei in der Ostsee.

Die Fanggebiete der Trawler reichen weit über die Barentsee und die Gewässer um Spitzbergen hinaus. Entsprechend ihres größeren Baues sind sie in der Lage, auch die fischreichen Gewässer um Island, Grönland und Labrador (Halbinsel im Osten Kanadas) aufzusuchen. Sogar in den äußerst stürmischen Winter- und Frühjahrsmonaten legen sie auf diesen weit abgelegenen nördlichen Fangplätzen ihre Netze aus. Ein Teil der Trawler beteiligt sich an der Heringssaison in der Nordsee.

Rätsel um den Rotbarsch

Besonders ergiebig war für einige Jahre der Fang südlich der Bäreninsel im Nordmeer und in der Barentssee. Hier geht hauptsächlich der begehrte Rotbarsch ins Netz. In größeren Mengen wurde er in diesem Gebiet seit 1952 beobachtet. 1957 nahmen jedoch die Fänge nach einigen ertragreichen Wochen plötzlich ab, und in den folgenden Jahren ging der Fang noch weiter zurück. Auch in der Nordsee trat ein gewisser Rückgang der Erträge anderer Fischarten ein.

Wie ist das möglich? Viele wissenschaftliche Institute in der Sowjetunion, in England, Island, Polen, der DDR und anderen Ländern versuchten, die Ursachen für das seltsame Verhalten der Fisch-

schwärme zu ergründen. Einige behaupten, die Verminderung der Bestände sei durch Überfischung (Fang ohne Rücksicht auf den notwendigen Nachwuchs) herbeigeführt worden. Andere meinen, die Abnahme der Erträge hänge mit Veränderungen der natürlichen Bedingungen des Meeres zusammen.

Von einigen Fischarten wissen wir, daß sie ihre Standorte häufig wechseln. Der Hering beispielsweise wandert den sich verlagernden Kaltwasserströmungen nach, an deren Rändern reichlicher als anderswo die Fischnahrung gedeiht. In anderen Fällen ziehen sich die Verschiebungen im Auftreten der Fischschwärme über mehrere Jahre oder Jahrzehnte hin. Veränderungen im Salzgehalt des Wassers, der Temperatur, der Strömungen usw. können zum Abwandern der Fischschwärme führen. Die junge Fischbrut des Kabeljaus kann durch ungünstige Witterung und Meereinflüsse vernichtet werden. Da der Kabeljau so nach sechs bis sieben Jahren ausgewachsen ist, läßt sich voraus-sagen, daß dann der Ertrag geringer sein wird.

Wie es sich mit dem Rotbarsch verhält, ließ sich bisher nicht erklären. Immer noch gibt er uns seine Rätsel auf. Bis heute wissen wir nicht, wie lange ein Rotbarsch benötigt, bis er zu voller Größe herangewachsen ist.

Das plötzliche Aussetzen des Rotbarsches hat im Rostocker Fischkombinat manches Kopfzerbrechen verursacht. Erhebliche Schwierigkeiten in der Plan-

erfüllung traten ein, und das konnte eine Gefährdung der Fischversorgung nach sich ziehen. Neue ergiebige Fanggründe mußten gesucht und erprobt werden.

Weite Fangreisen erfordern neue Schiffstypen

Unsere Fischereifahrzeuge begannen mehr und mehr, die Fangplätze an der Süd- und Westküste Grönlands und an der kanadischen Ostküste zu befahren.

Im Herbst 1958 kehrten die ersten Trawler des Fischkombinats Rostock vom Fangplatz Labrador zurück. Er ist nordöstlich der Insel Neufundland etwa auf 53° Nord und 52° West gelegen. Die etwa 2400 Seemeilen (4300 Kilometer) betragende Nordroute führt von Rostock durch das Kattegat, das Skagerrak, die Nordsee und weiter um die Nordspitze Schottlands etwa auf dem 59. Breitenkreis Richtung Labrador. Sie ist die kürzeste Route und wird daher von unseren Fischereifahrzeugen bevorzugt. Da sie von den Passagier- und Handelsschiffen kaum befahren wird, bleibt auf der langen Reise über den Ozean das Wetterschiff 4 YI auf 59° Nord und 19° West eine der wenigen Abwechslungen. Die etwa 2700 Seemeilen (4800 Kilometer) betragende Südroute führt über den Ärmelkanal auf dem 50. Breitenkreis nach Kanada. Zu-

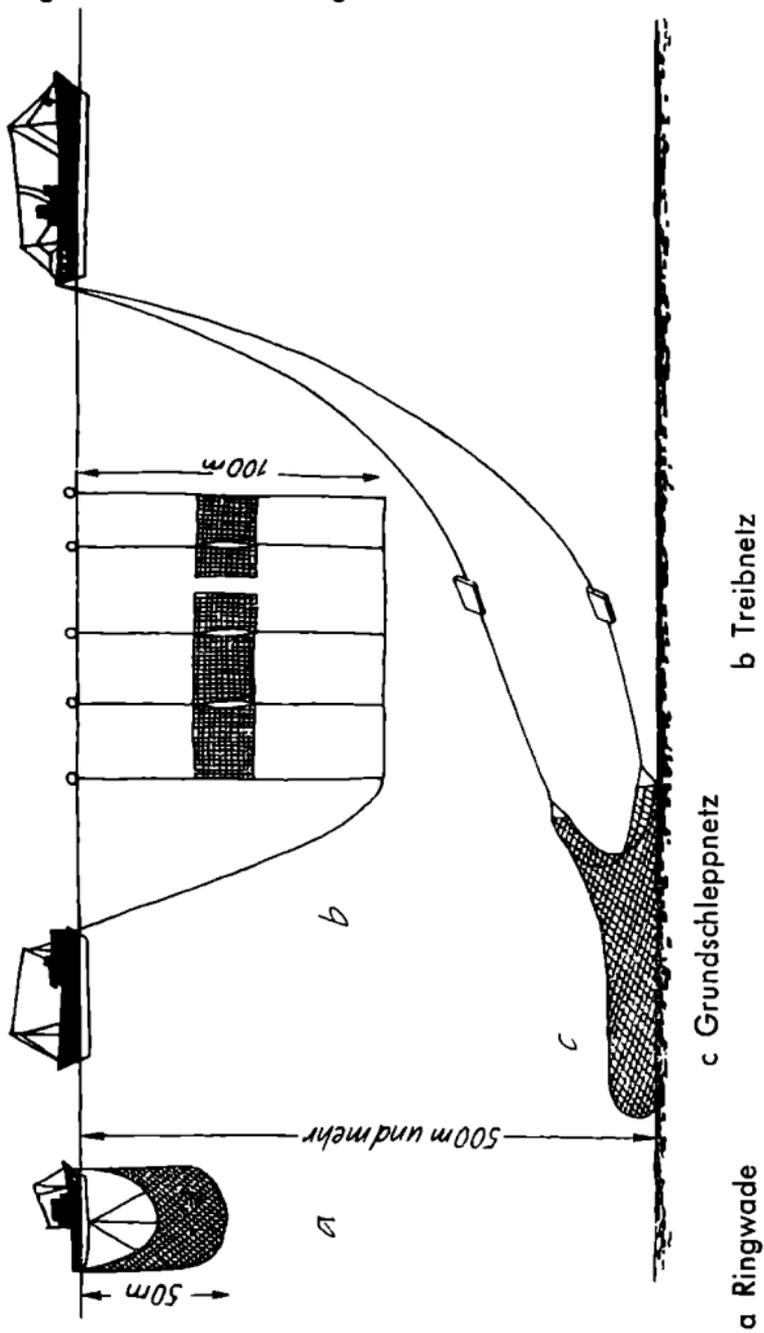
meist hängt es von den Witterungsbedingungen ab, welche der beiden Routen eingeschlagen wird.

Die Fangergebnisse von Labrador sind ausgezeichnet. Das Schleppnetz ist durchschnittlich nach 20 bis 30 Minuten gefüllt. Dem Trawler ROS 207 „Erfurt“ gelang sogar ein außergewöhnlicher Rekordfang. Während einer Schleppzeit von nur vier Minuten gingen 800 Korb Rotbarsch ins Netz (ein Korb entspricht etwa einem Zentner).

Unsere bisherigen Trawler vom Typ II sind allerdings für diese weiten Reisen wenig geeignet. Da sie keine Tieffrostanlage besitzen, sondern lediglich Eisstücke mit sich führen, ist der Fisch in ihnen nur beschränkt haltbar. Er muß spätestens 14 bis 16 Tage nach dem Fang in Rostock übergeben werden, sonst verdirbt er, und es bleibt nichts anderes übrig, als ihn zu Fischmehl zu verarbeiten.

Dieser Trawlertyp benötigt bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 11,5 Knoten beim Fang vor Labrador je 10 Tage für die Hin- und Rückreise. 20 Tage entfallen auf die bloße Fahrzeit, die völlig unproduktiv ist. Bei 20 Reisetagen verbleiben also nur vier bis fünf Fischtage. Wohl ist bei gutem Fangwetter nach etwa vier Tagen die Ladefähigkeit der Trawler mit 4500 Korb erschöpft, die Trawler kehren gewöhnlich „voll Schiff“ von Labrador zurück; das Verhältnis zwischen der langen Fahrzeit und den wenigen Fangtagen ist jedoch sehr ungünstig. Auch die Quali-

Die gebräuchlichsten Fangnetze



tät des Fisches leidet oftmals während der langen Reisezeit.

Günstiger liegt das Verhältnis beim Fang in den nähergelegenen Fischgründen. Die Nordsee ist bereits in zwei Tagen zu erreichen, so daß hier die mögliche Fangzeit 10 bis 12 Tage beträgt. In der Ostsee können die Fischer sogar bis zu 14 Tagen während einer einzigen Reise dem Fang nachgehen.

Die Fischereierträge auf den fernen Fangplätzen sind jedoch so überaus lohnend, daß sich unsere Fischereiflotte in Zukunft immer stärker ihnen zuwenden wird. Neue Fahrzeugtypen werden eine längere Fangzeit ermöglichen. Im Jahre 1960 erhielt das Fischkombinat Rostock insgesamt fünf Trawler vom Typ III. Diese auf der Peenewerft in Wolgast gebauten Schiffe entwickeln gegenüber den bisherigen Typen I und II eine höhere Geschwindigkeit, 13,5 Knoten. Ihre Fischräume können 452 Tonnen fassen gegenüber 250 Tonnen beim Typ II. Die 65,55 Meter langen und 10,30 Meter breiten Schiffe haben eine Besatzung von 36 Mann. Im Fischraum ist eine zusätzliche Deckenkühlung eingebaut, außerdem verfügen sie über eine eigene Fischmehlanlage an Bord, so daß der Beifang und die Abfälle ebenfalls nutzbringend verwertet werden können.

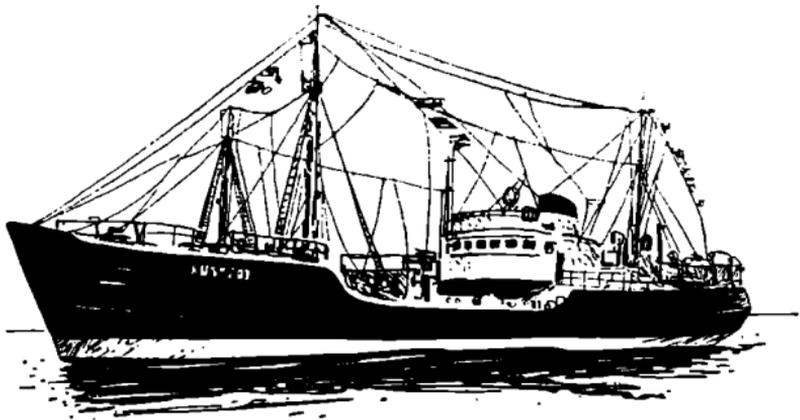
Fischfilet am laufenden Band

Der Trawlertyp III bringt manche Vorteile, aber erst die neuen kombinierten Fang- und Verarbeitungsschiffe werden alle Probleme lösen. Sie wurden speziell für den Einsatz auf den weit entfernt gelegenen Fischbänken – wie Island, Grönland und Labrador – von der Matthias-Thesen-Werft in Wismar konstruiert. Diese Fahrzeuge können 60 Tage auf See bleiben. Als Fangzeit sind 40 Tage veranschlagt. Die produktive Zeit ist also zehnmal länger als bei den Trawlern und steht nun in einem gesunden Verhältnis zur unproduktiven Reisezeit.

Die Fang- und Verarbeitungsschiffe haben eine Länge von 86,75 Metern, eine Breite von 13,50 Metern. Die Tragfähigkeit beträgt 1421 Tonnen, die Geschwindigkeit 12 Knoten.

Die Netze werden nicht mehr wie bei den bisherigen Fahrzeugen über die Längsseiten der Schiffe eingeholt. Eine besondere Heckslipanlage, wie sie ähnlich bei den Walfangschiffen vorhanden ist, erleichtert die Arbeit wesentlich.

Der Fisch wird sofort an Bord durch mehrere Filetiermaschinen verarbeitet. Das Filet wird in Gefrierschalen gepackt und geht zum Gefriertunnel, wo es bis minus 18 Grad tiefgefroren wird. Nach dem Verpacken transportiert ein Kettenförderer die Filetpackungen zu den Aufzügen, mit denen sie zu den Kühlräumen gelangen. Hier werden sie



Trawler

gelagert. Die Lade- bzw. Stauräume können über 800 Tonnen verarbeiteten Fisch fassen.

103 Mann sind erforderlich, um dieses hochmoderne Schiff zu bedienen. Die Seeleute, Fischer, Maschinisten, Produktionsarbeiter und nicht zuletzt der Schiffsarzt wohnen in bequemen Kabinen. Neben den üblichen Schiffseinrichtungen gibt es an Bord eine Wäscherei mit Bügel- und Trockenraum, eine Bäckerei, ein Behandlungszimmer für den Arzt, einen Lazarettraum mit 6 Betten, mehrere Wasch-, Dusch- und Baderäume, ein Kino, Klub- und Aufenthaltsräume und andere Annehmlichkeiten mehr.

Am 3. April 1960 lief das erste auf den Namen des großen deutschen Dichters „Bertolt Brecht“ getaufte Fang- und Verarbeitungsschiff zu seiner ersten Reise aus. Bis 1965 soll das Fischkombinat Rostock zehn weitere Schiffe dieses Typs erhalten.

Die schwimmende Fabrik

Noch größer und leistungsfähiger ist das erste Fabrikschiff unserer Republik, die „Martin Andersen Nexö“. Im Gegensatz zu den Fang- und Verarbeitungsschiffen beschränkt es sich ausschließlich auf die Verarbeitung und den Transport des Fisches. Der Fang selbst ist Aufgabe mehrerer Trawler, die das Fabrikschiff ständig begleiten. So entsteht eine regelrechte Flottille.

Täglich übergeben etwa fünf Trawler ihre Tagesfänge. Der Fisch wird zu Filet oder Fischmehl verarbeitet. Gleichzeitig werden auch Leber- und Fischöl sowie Leberkonserven hergestellt. 50 Tonnen Fisch können täglich in den vier Kühlräumen untergebracht werden.

Ursprünglich hatte das Schiff eine andere Aufgabe. Unter dem Namen „Pegasus“ war es als Kühlschiff für den Bananentransport eingesetzt, bis es unsere Republik aus Mitteln der Steckenpferd-Bewegung von einem westdeutschen Reeder erwarb. Sieben Monate dauerte der Umbau – er wurde im wesentlichen von einer Werft in Antwerpen ausgeführt.

Folgende Daten sprechen für sich: Die „Martin Andersen Nexö“ ist 120 Meter lang und 16 Meter breit. Ihre Tragfähigkeit beträgt 7000 Tonnen, die Geschwindigkeit 15 Knoten. Sie bleibt 75 Tage auf See.



Das Fischereihilfsschiff „Robert Koch“

Was geschieht, wenn auf See ein Matrose oder Fischersmann erkrankt oder wenn eine technische Störung am Schiff oder am Fanggerät auftritt?

Hier setzt die Tätigkeit des im Fischkombinat Rostock beheimateten Fischereihilfsschiffes „Robert Koch“ ein. Stets hält es sich dort auf, wo der größte Teil unserer Fischereiflotte konzentriert arbeitet. Seine Aufgaben sind sehr vielseitig. Da die Fischereifahrzeuge keine Ärzte an Bord haben (ausgenommen die Fang- und Verarbeitungsschiffe), übt das Hilfsschiff unter anderem die Funktion einer schwimmenden Sanitätsstation aus. Kranke Matrosen werden übernommen, an Bord behandelt und notfalls sofort operiert, soweit dies mit den vorhandenen Mitteln möglich ist. In

ernsteren Fällen werden die Patienten in den nächsten Hafen gefahren. Vielen Seeleuten und Fischern konnte auf diese Weise das Leben gerettet werden.

Ebenso wird „kranken“ Schiffen geholfen. Bei technischen Störungen, die von den Besatzungen nicht selbst behoben werden können, ist die „Robert Koch“ mit Schlossern und Mechanikern an Bord zur Stelle. So manches Fahrzeug konnte von ihnen wieder flottgemacht werden und den Fang fortsetzen. In besonders hartnäckigen Fällen wurden die „Patienten“ zur Reparatur in einen Hafen abgeschleppt. Verlorene Netze und sonstige Geräte können auf See sofort ergänzt werden.

Viel zu tun gibt es auf der „Robert Koch“. In ihrem Berichtsbuch ist zu lesen, daß sie zum Beispiel auf ihrer 6300 Seemeilen betragenden 26. Reise in 73 Fällen Hilfe leistete. Ihr Beistand galt nicht nur Schiffen der DDR. Allein auf dieser Reise gewährte die „Robert Koch“ in 11 Fällen westdeutschen Schiffen ihre Unterstützung, außerdem zahlreichen ausländischen. Ein dänischer Fischkutter wurde nach Aberdeen abgeschleppt; mehrere kranke Matrosen unterschiedlicher Nationalität wurden zur Krankenhausbehandlung eingewiesen.

Auf dem Meer ist es selbstverständlich, daß sich die Seeleute aller Staaten zur Rettung von Leben und Gut beistehen. Das über die „Robert Koch“ Gesagte trifft genauso auf die Hilfsschiffe und Schutzboote der anderen seefahrenden Nationen

zu. Wo die „Robert Koch“ nicht sofort erreichbar ist, leisten oft die Schiffe anderer Staaten den Seeleuten der DDR erste Hilfe.

Dem Fisch auf der Spur

Das Besondere an unserer „Robert Koch“ ist ihre Rolle als Leitschiff unserer volkseigenen Flotte. Während in den kapitalistischen Ländern die Fischereikapitäne ihre Berufskollegen von den anderen Fangschiffen als unliebsame Konkurrenten betrachten, helfen sich unsere Fischer kameradschaftlich.

Anfangs war es auch bei uns noch so, daß Kapitäne aus alter Gewohnheit an einer gewissen Geheimniskrämerei festhielten. Sie vermieden es ängstlich, ihre Erfahrungen und Kenntnisse zum Nutzen aller weiterzugeben. War ihnen ein guter Fang gelungen, hüllten sie sich in Stillschweigen über ihre Fangmethoden und über das von ihnen angetroffene fischreiche Gebiet.

Durch eine solche Geheimniskrämerei wurde die schnelle Steigerung der Fischerträge gehemmt.

Im sozialistischen Wettbewerb bleibt die allerbeste Leistung ohne nachhaltigen Einfluß, wenn nicht die Kenntnisse und Erfahrungen der Besten dem ganzen Kollektiv übermittelt werden. Für eine Geheimwissenschaft ist in einem sozialistischen Staat kein Platz.

Die „Robert Koch“ bekam die Aufgabe, unsere volkseigene Fischereiflotte mit dem Ziel der Erhöhung der Fangerträge anzuleiten. Hier sammelt man die Meldungen der einzelnen Schiffe über ihre Position, Fangergebnisse und so weiter. Sie werden vom „Fangleiter See“, der auf dem Leitschiff seinen Sitz hat, ausgewertet. Über Funk steht er in ständigem Kontakt sowohl mit den auf See befindlichen Fahrzeugen wie mit der Kombinationsleitung in Rostock. Er organisiert die Produktionsberatung der Kapitäne und empfiehlt ihnen, bestimmte lohnende Fanggründe aufzusuchen. Auf der „Robert Koch“ befindet sich auch eine schwimmende Wetterwarte, die für das betreffende Einsatzgebiet eine viel genauere Wettervorhersage ausarbeitet, als sie von der Seewetterdienststelle in Warnemünde gegeben werden kann. Die Beratung durch den Meteorologen des Fischereihilfsschiffes erlaubt es der Flotte, günstige Wetterlagen zum Fang auszunutzen oder sich vor Gefahren von Wind und See besser zu schützen.

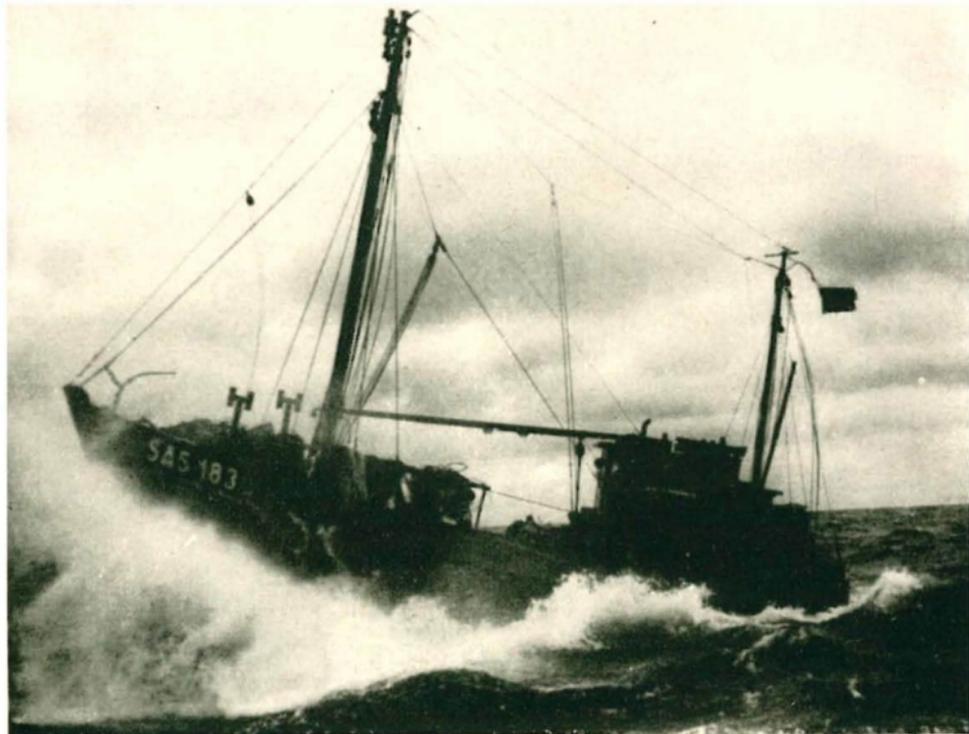
Eigenbrötelei über Bord geworfen

Die Anleitung durch den „Fangleiter See“ war der erste Schritt zur sozialistischen Gemeinschaftsarbeit in der Hochseefischerei. Sozialistisch zu arbeiten heißt in der Fischereiflotte: Die erfolgreichsten Schiffe scharen die weniger erfolgreichen

um sich, damit die besten Besatzungen ihre Kenntnisse und Erfahrungen allen zur volkseigenen Flotte gehörenden Fischern übermitteln.

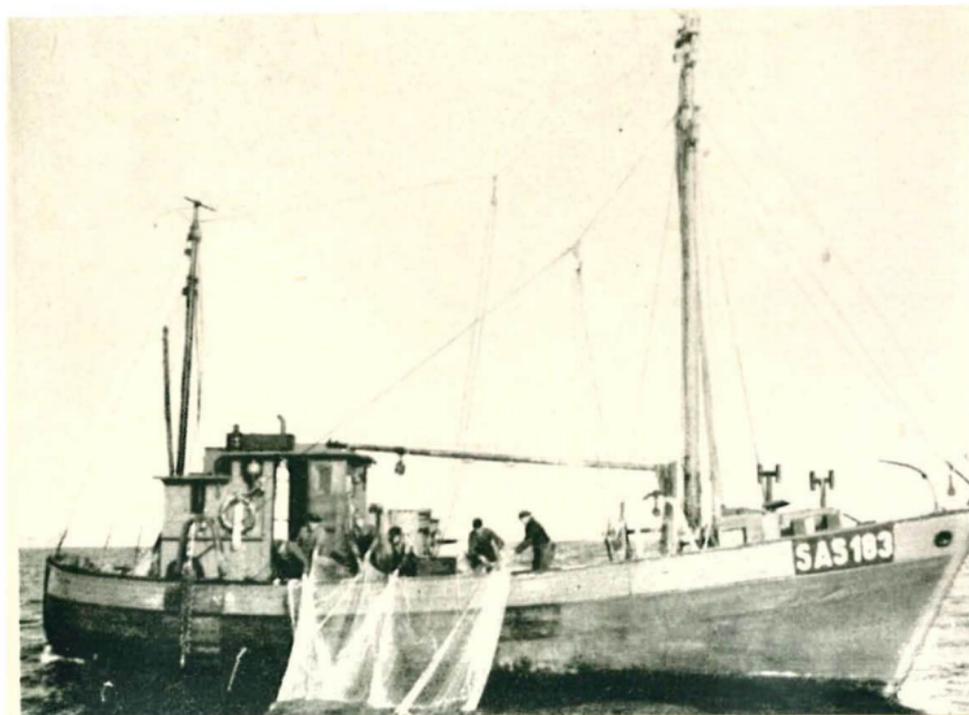
Der zweite Schritt kann nicht vor dem ersten erfolgen – sagt ein altes Sprichwort. Viele Besatzungen unserer Fischereifahrzeuge haben inzwischen diesen zweiten Schritt zur sozialistischen Gemeinschaftsarbeit getan. Sie haben sich zu sozialistischen Kollektiven zusammengeschlossen. Die Besatzungen der Logger ROS 103 und ROS 129 forderten zum Wettbewerb auf unter der Losung: „Die Besten helfen den Schwächeren!“ Und auf den Loggern ROS 124, 125 und 135 schlossen sich die Besatzungen zu einer sozialistischen Arbeitsgemeinschaft zusammen. Sie erreichten auf diese Weise die höchste Planerfüllung.

Die Erhöhung der Fischereierträge setzt voraus, daß mit der schlechten Gewohnheit des Einzel Fischens gebrochen wird. In der Heringsfischerei ist es zum Beispiel von Vorteil, wenn vier Schiffe im Kollektiv, und zwar zwei Gruppen zu zwei Schiffen, arbeiten. Während der letzten Fangtage der einen Gruppe erscheinen die beiden anderen Schiffe auf dem Fangplatz, übernehmen die Fangerfahrungen und Standorte und fischen, bis die ersten beiden Schiffe des Kollektivs wieder aus dem Heimathafen zurück sind. Durch diese Methode bleiben die Besatzungen immer am Fisch und brauchen nicht erst lange auf Suche zu gehen.



Der Kutter SAS 183 auf Fischfang

Bei schwerem Seegang hat die Besatzung alle Hände voll zu tun, dem aufgewühlten Meer die Beute zu entreißen.





Mit der Heckslipanlage, die die modernen Fang- und Verarbeitungsschiffe besitzen, wird den Fischern die Arbeit sehr erleichtert.

Das Bild zeigt die Heckslipanlage der „Bertold Brecht“, des ersten Fang- und Verarbeitungsschiffes einer 11 Schiffe umfassenden Serie.

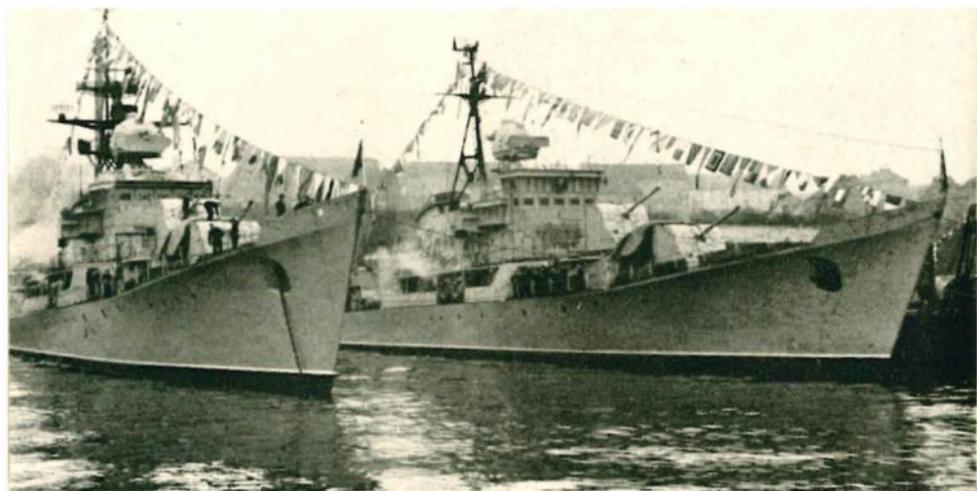


Minenlege- und Minenräumboote

Volksmarine auf Friedenswacht

Torpedo-Schnellboote





Vier Küstenschutzschiffe der Volksmarine tragen seit dem 16. Januar 1961, dem 42. Jahrestag der Ermordung von Karl Liebknecht und Rosa Luxemburg, die Namen der großen deutschen Arbeiterführer „Karl Marx“, „Friedrich Engels“, „Karl Liebknecht“ und „Ernst Thälmann“.

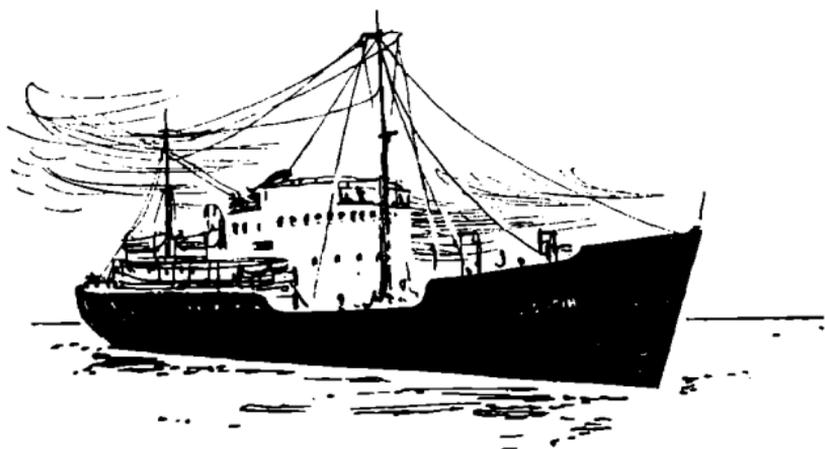


FPG und FGS

Auch bei den kleinen Einzelfischern, von denen eingangs die Rede war, hat sich das Prinzip der kollektiven Arbeit durchgesetzt. Sie haben sich zu Produktionsgenossenschaften werktätiger See- und Küstenfischer (FPG) zusammengeschlossen. Die erste derartige sozialistische Fischereigenossenschaft wurde 1953 nach dem Vorbild der landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften (LPG) in Warnemünde gegründet.

Durch Spezialisierung und moderne Geräte wird die Arbeit erleichtert und produktiver gestaltet. Wie den landwirtschaftlichen Betrieben die Maschinen- und Traktorenstationen (MTS) zur Verfügung stehen, versorgen die Fischereifahrzeug- und Gerätestationen (FGS) die Genossenschaftsfischer mit den modernsten Fischereiausrüstungen. So werden gegenwärtig die 17-Meter-Kutter der FGS mit Echographen und Funksprechanlagen ausgerüstet. Wann jemals hätte sich ein Einzelfischer solche teuren Geräte kaufen können?

Auch die zunächst abseits stehenden privaten Fischer sahen die Erfolge der Genossenschaften. In immer größerer Zahl schlossen sie sich den FPG an. Im April 1960 – wenige Tage nachdem unsere Landwirtschaft die vollgenossenschaftliche Bearbeitung des Bodens meldete – hatten sich die werktätigen See- und Küstenfischer hundertprozentig in Genossenschaften zusammengeschlossen.



Wissenschaft im Dienste der Ernährung

Mehr Fisch für unsere Bevölkerung! Dafür arbeiten nicht nur unsere volkseigene Fischereiflotte (Kombinate Rostock und Saßnitz) und die vielen Genossenschaftsfischer, auch das „Institut für Hochseefischerei und Fischverarbeitung“ leistet dazu einen wichtigen Beitrag.

Das Institut liegt in unmittelbarer Nachbarschaft des Fischkombinats Rostock. Seine Wissenschaftler haben die Aufgabe, die Lebensbedingungen, die Fang- und Verarbeitungsmöglichkeiten der Meerestiere zu erforschen. Ein Teil der Versuche

wird in den modernen Rostocker Laboratorien ausgeführt, ein anderer Teil auf den drei Forschungsschiffen: dem 32-Meter-Kutter „Prof. Henking“ (genannt nach dem Präsidenten des Seefischerei-Vereins), dem Logger „Karl Liebknecht“ und dem Trawler „Eisenach“. Mit Hilfe dieser Fahrzeuge ist es möglich, die Forschungsarbeit direkt auf den Fangplätzen zu betreiben.

Auf den Expeditionen der Forschungsschiffe werden die Beziehungen zwischen dem Vorkommen der Fischschwärme und den physikalischen, chemischen und biologischen Bedingungen des Meeres untersucht.

Besondere Aufmerksamkeit gilt der Wassertemperatur, den Meeresströmungen, dem Salz- und dem Phosphorgehalt des Meeres. Weiterhin wird die Nahrungsgrundlage der Fische erkundet. Hierzu gehören das Plankton und das Benthos, die schwebende und festgewachsene Lebewelt des Meeres.

Das Ziel der Fischereibiologen ist es, den Fischern eine Vorhersage für das Auftreten der Schwärme zu geben, ähnlich der Vorhersage der Meteorologen für das Wetter. Jahrelange Beobachtungen waren erforderlich. Heute ist es für die verschiedenen Fischarten und Meeresgebiete möglich, wenigstens eine kurzfristige, sich auf einige Wochen erstreckende Vorhersage über den ungefähren Verlauf der Schwarmbildung aufzustellen.

Die Untersuchungsergebnisse der Forschungs-

schiffe werden unverzüglich dem Leitschiff unserer auf See fischenden Flotte mitgeteilt, damit die Kapitäne über die günstigen Fangplätze informiert werden.

Demnächst auf der Speisekarte: Tropenfische aus Afrika

Auch die Entdeckung und Erforschung neuer Fischgründe zählt zu den Aufgaben der Rostocker Wissenschaftler.

Im März 1959 lief der Logger „Karl Liebknecht“ zu einer fast zehnwöchigen Expedition aus. Der Forschungsauftrag lautete: „Wie sind die Fischgründe vor der Küste Westafrikas?“

Die längste Zeit verbrachten die Rostocker Fischereiexperten südlich des Golfs von Guinea in der Gegend von Takoradi, unweit des Äquators. Die dort vorkommenden Nutzfischarten und ihre Fangmöglichkeiten wurden genau untersucht. 10000 Seemeilen, fast die Hälfte des Erdumfanges, legte dabei die „Karl Liebknecht“ zurück.

Als am 15. Mai 1959 die Expeditionsteilnehmer wieder im Heimathafen an Land gingen, stand fest: Westafrikas Küste eignet sich ausgezeichnet für einen lohnenden Fang. Die dort vorkommenden tropischen Fischarten würden unseren Speisezettel in vielversprechender Weise bereichern.



Freilich stellt der Fang in den Tropen an die technische Ausrüstung der Schiffe besondere Anforderungen, denen unsere bisherigen Fahrzeugtypen nicht gewachsen sind.

Bei einer Außentemperatur von 40 Grad und einer relativen Luftfeuchtigkeit von nahezu 100 Prozent müssen die Fische spätestens drei Stunden nach dem Fang eingefrostet sein; sonst würden sie verderben. In diesen Breitengraden ist nicht einmal mitgeführtes Stückeis haltbar. Bei der hohen Meereswassertemperatur würde es sehr schnell zerschmelzen.

Der Fang in den Tropen kann nur mit den neuen Fang- und Verarbeitungsschiffen erfolgen. In der auf diesen Schiffstypen eingebauten Tieffrostanlage halten sich die Fische auch unter den Bedingungen des tropischen Klimas frisch.

In Zukunft werden die Fahrzeuge des Fischkombinats Rostock immer häufiger vor der afrikanischen Küste anzutreffen sein. Den Auftakt gab die „Bertolt Brecht“. Auf ihrer ersten Fangreise unternahm sie einen Abstecher nach Westafrika, ehe sie sich dem nun schon herkömmlichen Fangplatz Labrador zuwandte.

Fischen mit Dederon, Licht und Strom

Ein wichtiges Betätigungsfeld finden die Wissenschaftler des „Instituts für Hochseefischerei und

Fischverarbeitung“ bei der Verbesserung und Neuentwicklung von Fanggeräten.

Die DDR ist das erste Land der Welt, das seine Hochseefischerei hundertprozentig mit Netzen aus chemischen Fasern betreibt. Wenn heute in der DDR die althergebrachten Netze aus Baumwolle, Sisal- oder Manilahanf nahezu museumsreif geworden sind, so ist dies der Zusammenarbeit zwischen dem Rostocker Forschungsinstitut, den Kollegen von den Fischereifahrzeugen und den entsprechenden Industriebetrieben zu verdanken.

Die früheren Netze waren sehr kurzlebig, da sie leicht brüchig wurden und verfaulten. Immer wieder mußten sie zum Trocknen aufgehängt und geteert werden. An die Stelle der Naturfasern ist die Chemiefaser Dederon (bisher Perlon genannt) getreten. Sie hat verschiedene vorteilhafte Eigenschaften, unter anderem verfügt sie über eine bis zu zwölfmal längere Haltbarkeit. Die dreimal höheren Anschaffungskosten werden dadurch mehr als ausgeglichen. Überdies brauchen die Rohstoffe nicht aus dem Ausland bezogen zu werden, so daß wir Devisen einsparen.

Ein neues Schleppnetz wurde für unsere Fischerei geschaffen. Mit dem bisherigen Schleppnetz konnte ausschließlich auf dem Grund gefischt werden (Grundschleppnetz). Damit blieben aber solche Fische unerreichbar, die höher als 10 bis 12 Meter über dem Grund standen. Die Fischeschwärme

halten sich jedoch auch in anderen Wassertiefen auf, oft sogar in größerer Dichte als auf dem Grund. Das neue unter maßgeblicher Mitwirkung der Rostocker Forscher entwickelte „pelagische Schleppnetz“ (Schwimmschleppnetz) kann auf jede beliebige Tiefe eingestellt werden. Die Fangergebnisse lassen sich dadurch verdoppeln und verdreifachen.

Verbesserte und auch neue Geräte zum Aufsuchen der Fischschwärme werden konstruiert. Hierzu gehören das Echolot, die Echosonde und die Fischlupe. Die von diesen Geräten ausgesandten Ultraschallwellen treffen auf die Fischleiber. Dort werden sie gebrochen und zurückgeworfen. An der Art der das Schiff wieder erreichenden Schallwellen kann man den Aufenthaltsort und die Dichte der Schwärme ablesen.

Für die Küstenfischerei werden neue Großreusen entworfen, die helfen werden, den Aalertrag zu steigern. Gleichzeitig werden die Wanderwege der Aale erforscht, um den günstigsten Standort für die Reusen in Erfahrung zu bringen. Hierzu werden Tausende Aale durch Metallmarken gekennzeichnet.

Die Forscher beschäftigen sich auch mit solchen Fragen wie dem Fischen mit Hilfe künstlicher Lichtquellen. Ein Großversuch wurde 1960 in den Rügensch Gewässern angestellt. Ganze Buchten wurden durch Lampenkettens abgesperrt. Da es Fischarten gibt, die das Licht scheuen, wenden sie

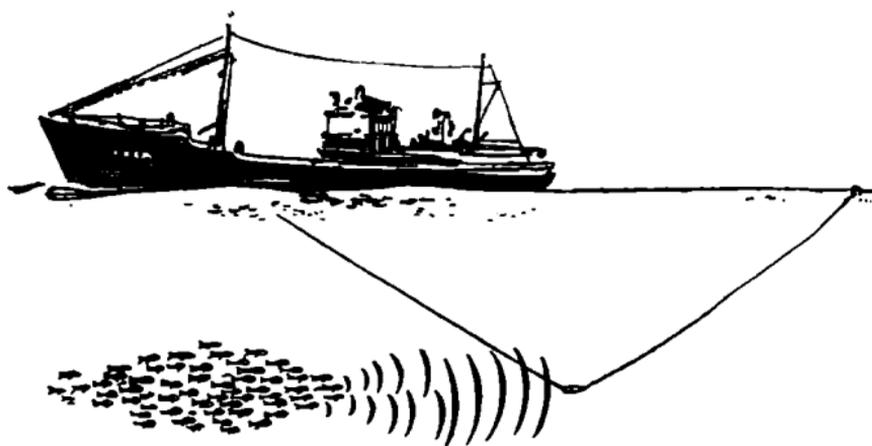
sich von den Lampen ab. So werden die Tiere bewußt in eine dunkel gehaltene Sackgasse geleitet, wo sie schließlich ins Netz gehen.

Außerdem die Möglichkeiten des Fischfanges mit Hilfe des elektrischen Stromes werden erprobt. Diplom-Fischwirt Dr. Kajewski, der Leiter der Forschungsabteilung Fischereitechnik, entwirft seinen Besuchern das Bild der zukünftigen Großfischerei.

„Unser Labor Elektrofischerei ist zwar zur Zeit noch das kleinste“, erklärt er uns, „aber es hat große Perspektiven. In absehbarer Zeit werden wir zu einem Gutteil auf Netze verzichten können. Unser Ziel ist es, durch elektrische Ströme die Fische auf engem Raum zu konzentrieren, um sie schließlich durch mechanische Vorrichtungen – durch Fischpumpen – an Bord zu saugen.“

Dieses Verfahren wird bereits in der Sowjetunion mit Erfolg angewendet; allerdings herrschen im Schwarzen Meer und in der Kaspisee andere Bedingungen als auf unseren Fangplätzen, so daß die sowjetischen Methoden nicht ohne weiteres übernommen werden können. Das erste praktische Ergebnis der Rostocker Forscher auf dem Gebiet der Elektrofischerei ist die Konstruktion einer elektrischen Fischangel für Thune, Haie und andere Großfische, die besonders in den wärmeren Meeren vorkommen.

Aber auch die Fragen der Fischverarbeitung werden in dem Rostocker Institut gelöst. Noch vor kurzem wurde zum Beispiel der Fisch wie zu Urvaters



Zeiten geräuchert. Viel Zeit und viel Holz wurden verschwendet. Der neuentwickelte Infrarotofen arbeitet schneller und billiger. 200 Kilogramm Bücklinge und andere Räucherwaren können je Stunde die Anlage verlassen.

So verhilft die Forschung unserer Fischereiwirtschaft zu fortschrittlichen Methoden und modernsten Geräten. Es ist dies ihr Beitrag zur Erfüllung der Ziele, die der Siebenjahrplan den Fischern und den Kollegen der Fischverarbeitungsbetriebe stellt.

Das piezoelektrische Hydrophon wurde in der UdSSR entwickelt und bereits erfolgreich erprobt. Mit seiner Hilfe kann man größere Fischschwärme „hören“ und den Standort feststellen



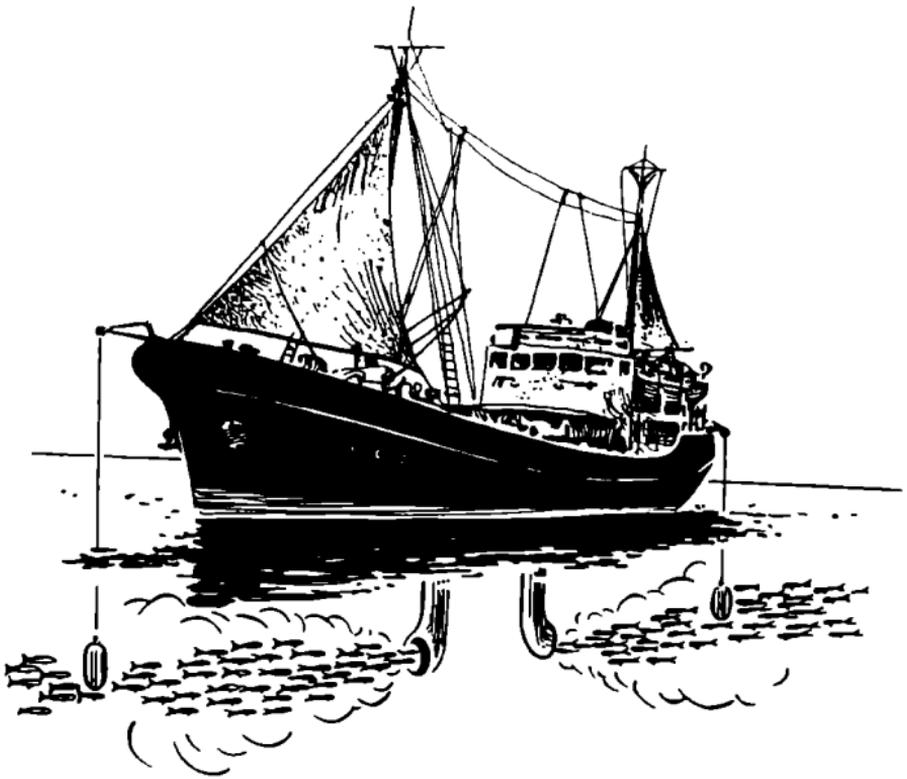
Der Tisch soll reicher gedeckt sein!

1958 stammten erst 40 Prozent des gesamten Fischeaufkommens der DDR aus Fängen unserer eigenen Fischerei. Mit anderen Worten: Von je 100 Kilogramm Fisch, die unsere Bevölkerung verbrauchte, mußten 60 Kilogramm aus anderen Ländern importiert werden.

Bis 1965 soll der Anteil der Eigenfänge auf 75 Prozent ansteigen. Gleichzeitig soll auch der Pro-Kopf-Verbrauch erheblich zunehmen. Wurden 1958 in der DDR durchschnittlich 13 Kilogramm Fisch und Fischwaren je Einwohner verzehrt, so werden 1965 18 Kilogramm zur Verfügung stehen.

Man kann sich leicht ausrechnen, in welchem Umfange die Fischenlandungen unserer See- und Küstenfischerei zunehmen müssen. Legen wir eine Bevölkerungszahl von 18 Millionen zugrunde, so bedeutet dies – bei einem Pro-Kopf-Verbrauch von 18 Kilogramm – daß 1965 rund 243000 Tonnen Fisch in die Netze gehen sollen. Das ist die zweieinhalbfache Fischmenge gegenüber 1958 und das Siebzehnfache gegenüber der Vorkriegszeit!

Den entscheidenden Anteil an dieser Steigerung werden unsere volkseigenen Kombinate in Rostock und Saßnitz – voran die großen Fang- und Verarbeitungsschiffe – haben. Aber auch die Genossenschaftsfischer werden ihre Erträge erheblich steigern. 1965 werden sie 32000 Tonnen, das



Elektrofischerei

Doppelte im Vergleich zu 1958, anlanden. Ihre besondere Aufmerksamkeit gilt der Ertragssteigerung bei Edelfischen wie Lachs und Aal sowie bei Sprotten und Heringen.

Der Fisch muß auch verarbeitet werden. Unsere bisherigen Betriebe reichen bei weitem nicht aus, um den reichen Segen des Meeres bewältigen zu können – zu braten, zu räuchern, zu marinieren und zu konservieren. Der Siebenjahrplan sieht darum den Aufbau einer neuen modernen Fischverarbeitungsfabrik vor.

Ein neuer Konservierungsautomat wird es ermöglichen, stündlich Tausende Dosen herzustellen. Sie erhalten das Etikett, das im Warenzeichen das von einem Fisch umschlungene „R“ (Rostock) trägt. Ihr Inhalt:

Heringshappen oder -filet gebraten, in Öl, in Senftunke, in Weintunke, in Piccadillytunke, in Gewürz-, Tomaten- oder Paprikatunke.

Wem läuft beim Gedanken an all die leckeren Speisen nicht das Wasser im Munde zusammen?

WO SICH LAND UND MEER VERBINDEN

Auf Schritt und Tritt spürt man in Rostock, daß Stadt und Meer wie Zwillingenbrüder zusammengehören. Die Verbundenheit mit dem Meer bestimmt das Leben der Rostocker Bürger. Man sieht und man riecht es, man hört und man schmeckt es, wo immer man sich befindet – im Hafen, in den Werkhallen, in den Seemannslokalen.

Überall und stets offenbart sich das Meer mit unwiderstehlichem Reiz; es lockt seine Bezwinger, zieht neue Generationen junger Menschen in den Bann.

Es durchbricht die Grenzen des Horizonts und lenkt unsere Sehnsucht zu den Menschen am

fernen Ufer im Norden und Süden, im Osten und Westen.

Das Meer hat Platz für alle, die den Kampf mit der Natur nicht scheuen. Wo immer sich fleißige Hände bemühen, gibt es Nahrung in Hülle und Fülle. Wer in seine Tiefen vordringt, weiß, daß es fruchtbar ist wie Wiese und Feld.

Rostock und das Meer! Ihre Geschichte ist vielseitig und abenteuerlich. Gar manches Interessante ließe sich noch über das Zwillingspaar am Ostseestrand berichten.

Das Büchlein konnte nur wenige Erscheinungen gleichsam im Streiflicht beleuchten. Doch wer die Zeilen mit Aufmerksamkeit gelesen hat, wird zugeben, daß wir nicht zu viel versprochen, als wir anfangs feststellten:

Rostock ist eine Reise wert!

Zwei Ratschläge wollen wir dem jungen Entdeckungsreisenden mit auf den Weg geben:

Schau dich gut um, wenn du Gelegenheit hast, all das zu sehen und mitzuerleben, wovon in dem Büchlein die Rede ist. Und vor allem: Betrachte die Menschen, die das großartige Werk vollbringen – lerne sie lieben!

Den künftigen Seeleuten rufen wir zu:

„Allzeit gute Fahrt! und Schiff ahoi!“

INHALTSVERZEICHNIS

EINE REISE WERT	5
MIT WIND UND SEGEL	8
Das Bündnis der Hanse	8
Rostock wird Getreidehafen	15
Das Ende der Segelschifffahrt	19
KURS HEIMATHAFEN	
Die Lebensgeschichte des alten Kapitäns	23
Mit dem Wachlotsen auf Posten	24
Kapitäne werden Lotsen	31
An Bord der „Stubbenkammer“	34
Schiffsmakler sind „Mädchen für alles“	39
Was macht ein Seemann an Land?	41
IM ROSTOCKER HAFEN	
Ein buntes Völkergemisch	42
Drehscheibe unseres Außenhandels	45
Vom Provinzhafen zum Tor der Welt	48
DIE DDR ERHÄLT EINEN ÜBERSEEHAFEN	52
In fremden Häfen...	53
... auf fremden Schiffen	53
Kein Platz für große Schiffe	54
Ein Plan wird geboren	56
Alles spricht für Petersdorf	59
Was wird aus den übrigen Häfen?	60
DER RIESE WÄCHST	61
Modellversuche mit künstlichen Sturmfluten	61
Der neue Seekanal	63

Steine für die Hafentmole – alle sammeln mit	65
Auf Ideen kommt es an	69
Die Maulwurfslandschaft am Breitling	73
Das Lied der Bagger	75
Rammen, Pfähle und Beton	77
MORGEN SCHON WIRKLICHKEIT	81
Handelshafen von Format	81
Auch ein Ölhafen wird gebaut	84
Das Tempo entscheidet	86
Günstige Verbindungen zum Hinterland	88
Elbkähne neben Ozeanriesen	89
Unser Hafen-Kalender	92
Ein Wahrzeichen des Aufstiegs	93
EISENBAHN – ZU LANDE UND ZUR SEE	95
Die schwimmende Brücke	95
Wechselvolle Geschichte	98
Eine Fahrkarte nach Oslo gefällig?	99
Globetrotter und Ganoven	100
Das neue Fährschiff der Deutschen	
Reichsbahn	102
Große Pläne auch für den Fährverkehr nach Dänemark	104
SCHWIMMENDE INSELN –	
SCHWIMMENDER STAHL	106
Zehnmahl mehr Schiffe	107
Dieselmotoren mit höchstem Weltstand	110
Neptunkumpel voran	111
Eine Schmiede des Krieges ...	115

... in des Volkes Hand: Eine Werkstatt des Friedens	117
Warnowwerft – größter und modernster Schiffbaubetrieb der Republik	120
Schlicht begonnen	121
Das elektrische Auge – ein Wunder der Technik	123
Größte Schiffbauhalle Europas	126
Lasten in luftiger Höhe	127
Fahrt frei zur Rutschpartie	128
Greifbare Zukunft	131
Qualität ist Lobes wert	132
UBER LÄNDERGRENZEN UND MEERE	134
Ankömmling Nr. 1	134
Das erste Schiff der DDR	136
Thälmann-Pioniere – immer bereit! Auch beim Bau des Pionierschiffes	137
Mehr und größere Schiffe	139
Gute Fahrt für „Steckenpferd“	140
Wer ist die Schönste im ganzen Land?	143
Urlaub auf See	145
Unser Ziel: 110 Schiffe mit einer halben Million Tonnen!	147
Ob in China, Ägypten oder Brasilien – über- all sind die Schiffe aus der DDR bekannt	148
„Voll voraus“ für den seemännischen Nachwuchs	149
FISCHE FALLEN NICHT VOM HIMMEL	154
Ostseefischer gaben auf	155
	193

Siebenmal mehr Fisch als vor dem Kriege	157
Arbeitsteilung unserer Fischkombinate	158
Fischfang vor Kanadas Küste	162
Rätsel um den Rotbarsch	163
Weite Fangreisen erfordern neue Schiffstypen	165
Fischfilet am laufenden Band	169
Die schwimmende Fabrik	171
Das Fischereihilfsschiff „Robert Koch“	172
Dem Fisch auf der Spur	173
Eigenbrötelei über Bord geworfen	175
FPG und FGS	176
Wissenschaft im Dienste der Ernährung	177
Demnächst auf der Speisekarte: Tropenfische aus Afrika	180
Fischen mit Dederon, Licht und Strom	183
Der Tisch soll reicher gedeckt sein	187
WO SICH LAND UND MEER VERBINDEN	189

Lieber Kinderbuchverlag!
Mir hat das Buch „Vom
Ursprung der Menschen“ sehr
gut gefallen. Ich werde mir
noch andere Bände aus
der Reihe „Die Welt in der
Tasche“ kaufen. Durch
dieses Buch habe ich
im Geschichtsunterricht
schon etwas mehr gewußt
als meine Mitschüler.
Ich habe viel daraus
gelernt, was ich bestimmt
später einmal gebrauchen
kann.

Viele Grüße von

Harla S.

Walther Victor

DER MANN, DER DIE WELT VERÄNDERTE

Karl Marx, sein Leben und Werk

Illustrationen von Helmut Kloss
Pappband cellophanert, 2,- DM
Die Welt in der Tasche Nr. 17
104 Seiten

Diese Biographie bringt das Leben und Werk von Karl Marx unseren Kindern nahe. In einer verständlichen Form schildert sie das Leben dieses aufrechten und unermüdlich für die Sache des Proletariats und der Menschheit arbeitenden Revolutionärs. Neben dem politischen und wissenschaftlichen Wirken lernen die Kinder den Menschen Karl Marx lieben und verehren.

Besonders für die Leser im Alter von 12–14 Jahren zu empfehlen.

DER KINDERBUCHVERLAG
BERLIN

Wußtest Du schon –
daß die Bücher unserer populärwissenschaftlichen
Reihe

DIE WELT IN DER TASCHE

Helfer im Unterricht sind?

23 Bändchen dieser Reihe liegen bereits vor, weitere 3 sind
in Vorbereitung.

Sie helfen Dir in:

Biologie	B
Erdkunde	E
Geschichte	G
Mathematik	M
Physik	P

Die Gesamtauflage aller bisher erschienenen Exemplare
hat eine halbe Million erreicht.

Willst auch Du im Unterricht mehr wissen – mehr verstehen,
dann frage in der nächsten Buchhandlung nach den WIT-
Büchern. Du erhältst sie dort für 2,- DM.

DER KINDERBUCHVERLAG BERLIN

MEHR WISSEN – MEHR VERSTEHEN

- | | | |
|--------|---|----------|
| Nr. 1 | Kleffe,
Energie der Zukunft | P |
| Nr. 2 | Kannenberg,
Auf den Spuren des Lichts | P |
| Nr. 3 | Seyfert,
Vögel auf großer Fahrt | B |
| Nr. 4 | Czaya,
Schätze des Meeres | B |
| Nr. 5 | Lewandowska,
Tiere als Baumeister | B |
| Nr. 6 | Hitziger,
Dem Mann im Monde auf der Spur | P |
| Nr. 7 | Alschner,
Tiere auf großer Wanderung | B |
| Nr. 8 | Zabinski,
Wie der Elefant zu seinem Rüssel kam | B |
| Nr. 9 | Seyfert,
Aus den Gärten des Südens | B |
| Nr. 10 | Iljin,
Die Sonne auf dem Tisch | P |
| Nr. 11 | Iljin,
Wie spät ist es? | P |
| Nr. 12 | Feustel,
Gräser erobern die Erde | B |

D U R C H D I E W I T - B Ü C H E R

M E H R W I S S E N – M E H R V E R S T E H E N

- Nr. 13 Perelmann,
Heitere Mathematik **M**
- Nr. 14 Bauer,
Vom Ursprung der Menschen **G**
- Nr. 15 Hitziger,
Feuerpfeile in den Weltraum **P**
- Nr. 16 Czaya,
Schätze der Erde **E**
- Nr. 17 Victor,
Der Mann, der die Welt veränderte **G**
- Nr. 18 Kleffe,
Vorstoß ins Unbekannte **P**
- Nr. 19 Kuczynski,
Vom Knüppel zur automatischen Fabrik **G**
- Nr. 20 Dishur,
Der gläserne Strom **P**
- Nr. 21 Basan,
Götter, Mais und Isotope **B**
- Nr. 22 Czaya,
Hafen, Schiffe, Kapitäne **E**
- Nr. 23 Victor,
Der beste Freund **G**

D U R C H D I E W I T - B Ü C H E R

Juwelen des Meeres

Geruhsam teilt das Boot die Wogen. Rings auf dem Bordrand hocken die dunklen Gestalten der Ceylonesen, Inder, Araber, Malaien. Ab und an zeigt sich ein Haifisch, schnell aus dem Wasser – seine dreieckigen Flossen durchschneiden die Oberfläche – und verschwindet wieder. Da, der Zuruf vom Bug. Man ist über den Muschelbänken. Hastig ordnen die Taucher ihr Gerät. Viel haben sie nicht: eine Signalleine, an deren Ende ein etwa vierzigpfündiger Stein hängt, einen Korb, den sie um den Hals gebunden haben und einen Holzspeer.

Dann geht es mit einem Satz hinein in das salzige Wasser, zehn, fünfzehn, zwanzig und mehr Meter tauchen die Fischer. Bald schmerzen die Ohren. Der Druck des Wassers ist unerträglich. Schließlich hört der Zug der Leine auf, der Meeresboden ist erreicht. So schnell wie möglich werden die Muscheln vom Meeresboden losgerissen und im Korb verstaut. Je mehr, desto besser. Dann folgt ein kurzer Zug an der Leine – das Zeichen für die Kameraden an Deck. Der Taucher wird wieder emporgezogen.

Leseprobe aus

SCHÄTZE DES MEERES

von Eberhard Czaya

Für Leser von 11 Jahren an

DER KINDERBUCHVERLAG BERLIN



MEHR WISSEN – MEHR VERSTEHEN

Die „Welt in der Tasche“

Unsere Buchreihe aus Forschung und Technik

Jeder Band

2
MARK

