



# Die Fischereifahrzeuge

Die DDR besaß eine der größten Fischereifloten der Welt. Nachfolgend werden alle seefähigen Fischereifahrzeuge vom Kutter über die Forschungsschiffe bis hin zum großen Fabrikschiff erfasst.



# Fischfangschiff Typ „17-m-Kutter“ 1948–1951



WAR-100 „Silbermöwe“ in Warnemünde

Foto: Claus Engelbrecht

**B**ereits 1936/37 befasste sich die Maierform GmbH in Bremen mit Schleppversuchen für einen hölzernen 17-m-Kutter im Auftrag der Reichsanstalt für Fischerei. Ab 1948 begann der Bau von Kuttern, 1949 optimierte das Technische Büro der Volkswerft Stralsund die Konstruktion und schrieb sie aus. Zahlreiche Werften mussten in der Folgezeit 17-m-Kutter als Reparationsleistung bauen und außerdem den Bedarf der DDR decken. Ab Anfang September 1948 wurden zwölf als Reparationszahlung vorgesehene Kutter an die ostdeutsche Fischerei übergeben.

Am 7. Februar übernahm die Ostseefischerei Mecklenburg in Süssnitz diese Kutter. Ihre ursprünglichen Nummern „Dä1“ bis „Dä12“ wurden später in „SAS 73“ bis „SAS 86“ umbenannt.

Anfänglich fuhren die Kutter nur zu Tagesfängen aus, später wagten sie sich aber auch in weiter entfernte Fanggebiete hinaus. In die Schiffe wurden verschieden starke Maschinen eingebaut, wobei man mit den schwächsten Maschinen ca. 80 t Fisch und mit den stärkeren ca. 180 t Fisch pro Jahr fangen konnte. Die Besatzungen selbst vertuschten ständig ihre Netze und Fangma-

## TECHNISCHE DATEN

BRT	40
tdw	55
Länge (m)	17,60
Breite (m)	5
Seitenhöhe (m)	2,38
Tiefgang (m)	1,54
Geschwindigkeit (kn)	9
Leistung (PS)	80-200
Leistung (kW)	59-110
Besatzung (Mann)	3-4

## INFO

Werften: Jachtwerft Claus Engelbrecht, Berlin; Bootswerft Rostock-Gehlsdorf; VEB Volkswerft Stralsund; VEB Warnow-Werft, Warnemünde; VEB Boddenwerft Damgarten; Boots- und Reparaturwerft Greifswald und Bart  
 Name und Nummern: SAS 73, 75, 77 bis 198  
 Indienststellung: 1949: 56; 1950: 60; 1951: 6; 1952: 2. Insgesamt 124 Kutter.



WAR-46 „Jan Peter“, früher „SAS-78“, Ex-„Dä4“, Ex-„Neues Deutschland“

Foto: Claus Rothe

studen, so dass die Fangleistungen immer weiter gesteigert werden konnten. Es wurde grundsätzlich mit Schleppnetzen gefischt.

Ursprünglich besaßen die Kutter auch ein 55 m<sup>2</sup> großes Segel, ausgelegt waren sie für eine Aktionsweite von 100 sm und eine Einsatzdauer von maximal fünf Tagen. Das Laderaumvolumen betrug 20 m<sup>3</sup> bzw. 11 t Fisch. Für die Besatzung gab es im Vorschiff eine Gemeinschaftskammer.

Nach Gründung der vier volkseigenen Fahrzeug- und Gerätestationen in Warnemünde (WAR), Wismar (WIS), Stralsund (STR) und Wolgast (WOG) 1955 wurden zwischen 1956 und 1961 die 17-m-Kutter von Sassnitz an diese Häfen abgegeben. Dabei behielten sie ihre Namen, bekamen aber entsprechend ihrer Zugehörigkeit neue Nummern.

1968/69 erhielten sie teilweise nochmals neue Nummern von den Fischereiproduktionsgenossenschaften Karlshagen

(KAR), Lassan (LAS), Poel (POE), Uckermünde (UEK) und Greifswald-Wieck (WIE).

Die Kutter waren so unverwüstlich, dass viele von ihnen auch noch bis weit

in die Neunzigerjahre für die verschiedensten Zwecke im Einsatz waren. So gilt es als nachgewiesen, dass am 31. Juli 1995 noch immer 17 dieser Kutter aktiv waren.



WAR-44 „Stendal“, Ex-„SAS 193“, im neuen Strom Warnemünde (1986)

Foto: Claus Rothe

# Fischfangschiff „21-m-Kutter“ 1949–1950



„Sachsen“ und „Sachsen Anhalt“ im Hafen von Sassnitz

Foto: Archiv Claus Rothe

Nur Insider wussten, dass diese elf Kutter zwischen 1946 und 1948 auf westdeutschen Werften gebaut worden waren. Sie wurden im Rahmen eines Kompensationsgeschäfts der Deutschen Außenhandelsgesellschaft gekauft. Im Gegenzug wurde Zucker geliefert, so dass sie unter Eingeweihten den Spitznamen „Zuckerkutter“ erhielten. Mit ihnen war es möglich, bis zu einer Entfernung von 200 sm vom Heimathafen zu fischen, beispielsweise in der Danziger Bucht und vor Bornholm.

Das Laderaumvolumen betrug 30 m<sup>3</sup> oder 21 t Zuladung an Fisch. Die theoretische Jahresfangmenge lag bei 320 t, erreicht wurden in der Praxis aber nur durchschnittlich 170 t. Ab 1953 wurden sie im praktischen Einsatz vorwiegend für Ausbildungszwecke verwendet. 1964 war ihr erfolgreichstes Jahr mit einem Jahresfang von 4.064 t. Neun Kutter wurden 1965 von der Grenzbrigade übernommen, die sie für den Grenzdienst umbaute und als Grenzkutter einsetzte. Die „SAS 206“ fuhr ab 1988 wieder als „WAR 50“ für die Fischereigenossenschaft Warnemünde.

## TECHNISCHE DATEN

BRT	63
Länge (m)	21
Breite (m)	5,70
Geschwindigkeit (kn)	9
Leistung (PS)	150 bzw. 200
Aktionsreichweite (sm)	3.700
Besatzung (Mann)	6

## BAUDATEN

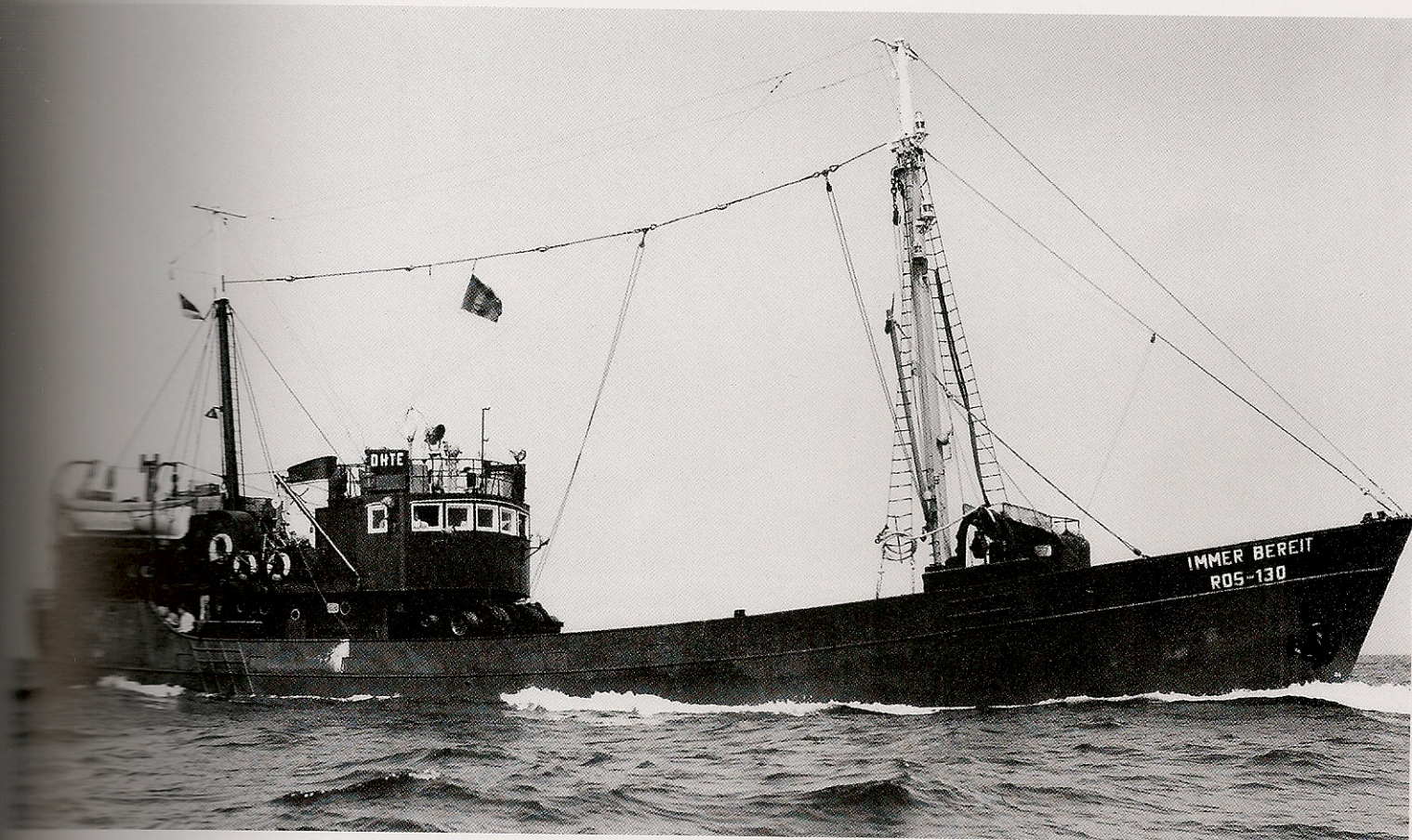
### WERFT

Kremer Sohn, Elmshorn SAS 201 - SAS 211

### INDIENSTSTELLUNG

1949, bis auf SAS 206 (1950)

# Fischfangschiff „Logger“ 1950–1951



„Immer Bereit“ ROS-130 der Volkswerft Stralsund

Foto: Erhard Schäfer, Archiv der Hansestadt Rostock

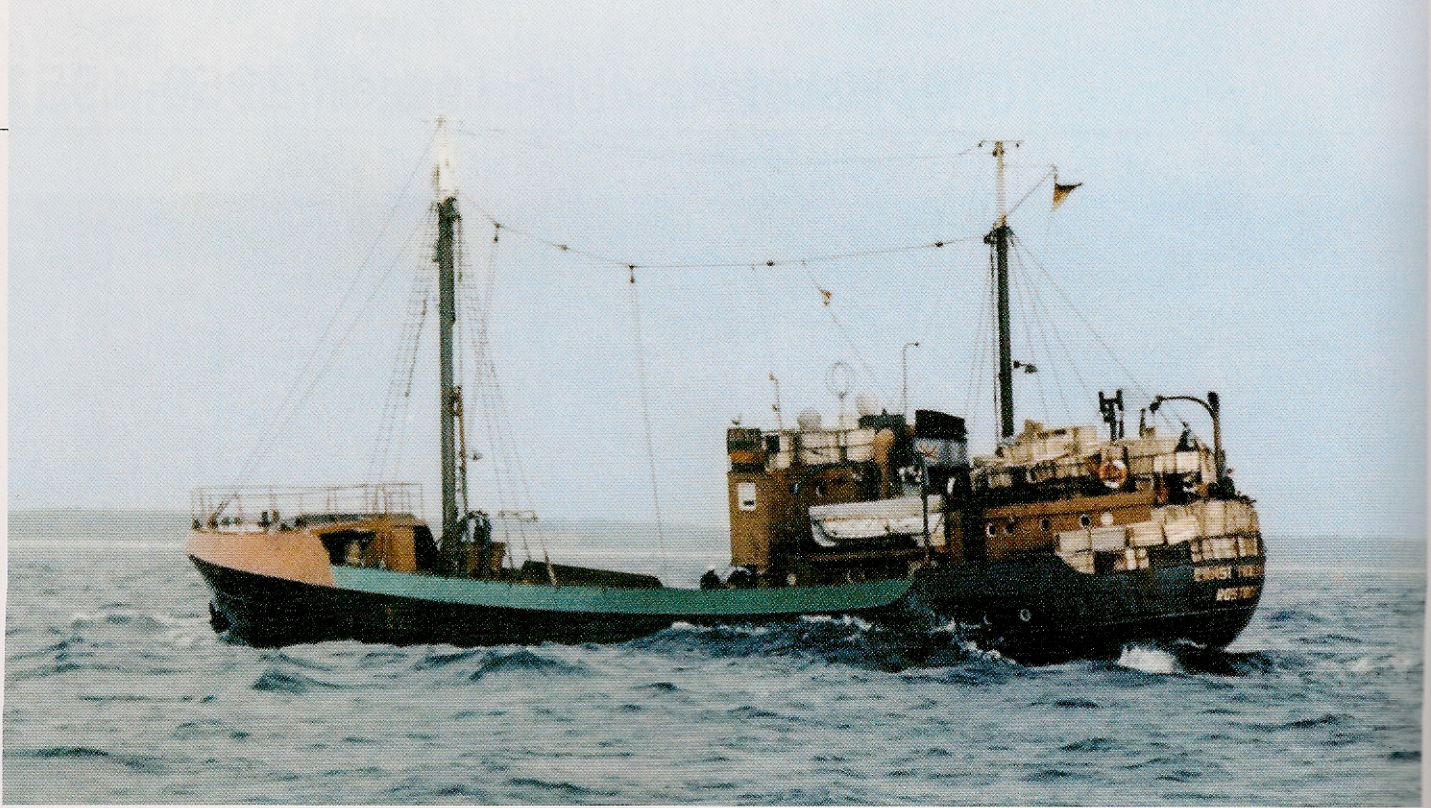
Die nach Kriegsende festgelegten Reparationszahlungen bestanden vorwiegend aus der Lieferung von Wirtschaftsgütern. Die sowjetisch besetzte Zone Deutschlands bzw. die DDR erbrachte einen Großteil ihrer Schuldlast an die UdSSR durch die Lieferung von Schiffen. Das größte Bauprogramm bestand aus hochseefähigen „Loggern“, insgesamt wurden 1.081 „Logger“ zwischen 1949 und 1958 gebaut, 35 davon für die DDR. Der Bau und die Übergabe der „Logger“ wurde propagandistisch ausgeschlachtet, mit ihrer Indienststellung begann aber auch die Möglichkeit der Hochseefischerei. Einsatzhafen für alle „Logger“ war Rostock, und mit der Übergabe der ersten Einheiten wurde

auch das Fischkombinat Rostock gegründet.

Während die ersten „Logger“ noch genietet waren, wurden die späteren komplett geschweißt, was den Sektionsbau und die Massenfertigung ermöglichte. Der Sektionsbau erfolgte in sieben Sektionen. Die Schiffe besaßen einen Viertakt-8-Zylinder-Dieselmotor der VEB Schwermaschinenbau Karl Liebknecht, Magdeburg. Das Laderaumvolumen betrug 182 m<sup>3</sup> und reichte für 75 t (Boizenburg) bzw. 87 t (Stralsund) Fracht. 75 t Fisch entsprachen 900 Kisten Fisch mit Eis. Die autarke Einsatzdauer betrug 25 Tage. Zur Unterstützung bei Seegang hatten die „Logger“ ein Focksegel mit 36 m<sup>2</sup> und ein Besansegel mit 21 m<sup>2</sup>. Die Unter-

TECHNISCHE DATEN	
Länge	255/260
Breite	125/160
Wasserverdrängung (t)	38,50/39,15
Wasserverdrängung (t)	7,20/7,30
Wasserverdrängung (t)	3,50
Wasserverdrängung (t)	2,70
Wasserverdrängung (t)	9
Wasserverdrängung (t)	300
Wasserverdrängung (t)	220
Wasserverdrängung (t)	5.300/5.000
Wasserverdrängung (t)	18–23

Wasserverdrängung / 2. Zahl Stralsund)



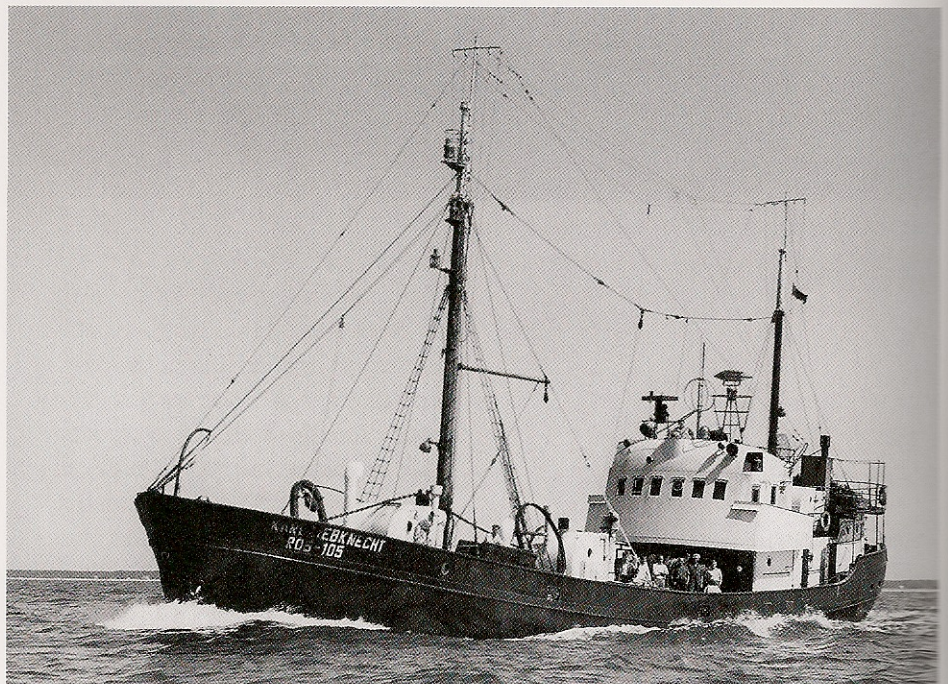
ROS-108 „Ernst Thälmann“

Foto: Horst Maiwald

künfte bestanden aus zwei Einbett-, zwei Zweibett- und zwei Sechsbett-Kabinen.

Es gab zwei Lagerräume für Fisch, wobei zum Fang vor allem Treib- und Schleppnetze verwendet wurden; ein Teil von ihnen erhielt eine Ringwaden-Fangausrüstung. Zur Ausstattung gehörten auch zwei Fischgalgen auf jeder Seite, ein Gangspill für das Treibnetz sowie eine Zweitrommel-Kurrleinenwinde. In den Fischräumen gab es kleine Rollwagen, die beim Bewegen der Kisten halfen.

Die „Logger“ erwiesen sich als sehr robuste und gute Seeschiffe. Für die DDR fuhren sie bis in die Barentsee, in den Nordwest- und Ostatlantik, das Weiße Meer und in den fernen Osten. Durch ständige Verbesserungen der Ausrüstung und Verfeinerung der Fangmethoden konnte die Fangleistung ständig gesteigert werden. Die jährlichen Fangmengen pro Schiff betrugen im Jahr 1951 ca. 350 t, steigerten sich 1960 auf 700 t und erreichten 1965 sogar 960 t Frischfisch.



ROS-105 „Karl Liebknecht“

Foto: Erhard Schäfer, Archiv der Hansestadt Rostock

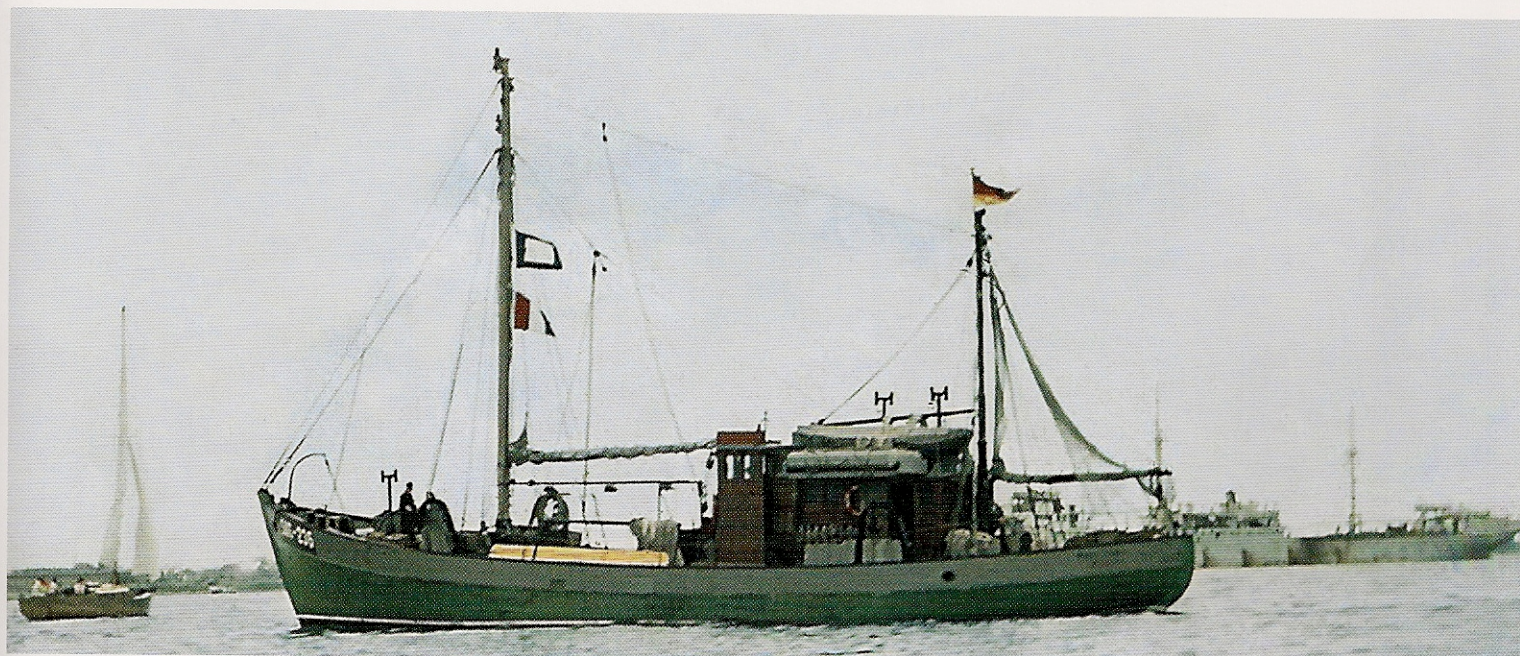
#### INFO

Insgesamt 35 Logger: VEB Elbwerft Boizenburg: ROS 101, 102, 105, 111, 113, 117; VEB Roßlauer Schiffswerft: ROS 107, 110, 112, 114, 119; VEB Volkswerft Stralsund: alle restlichen der Nummern ROS 103-135.

Indienststellung: 1950: 20; 1951: 15.

Außerdienststellung: Fast alle 1968/69

# Fischfangschiff „24-m-Kutter“ 1951–1954



SAS-236 „Walter Stöcker“

Foto: Archiv Ralf Gierke

Da man weitere Fangschiffe für die Ostsee benötigte, aber nicht genügend Walzstahl besaß, um Stahlkutter herzustellen und die größeren Werften zudem mit Reparationsaufträgen ausgelastet waren, wurde beschlossen eine weitere Serie mit Holzkuttern in Auftrag zu geben, die auch auf kleineren Werften gebaut werden konnten. Hauptwerften waren die Bootswerft Rostock-Gehlsdorf und die Boddenwerft Damgarten sowie eine Reihe kleinerer Werften. Der Haupteinsatzort wurde Sassnitz, später verlegte man aber auch Kutter nach Wismar und Stralsund. Diese Kutter waren ursprünglich nur für die Ostsee vorgesehen, sie fuhren aber später auch regelmäßig in die Nordsee, da

dort bessere Fangergebnisse erzielt werden konnten.

Das Laderaumvolumen betrug 60 m<sup>3</sup> oder 35 t Fischzuladung und die Einsatzdauer lag bei maximal zehn Tagen. Bereits 1952 fuhren die ersten Kutter zum Heringsfang bis in die Nordsee hinaus. Ab 1955 erreichten sie eine durchschnittliche Fangleistung von 350 t pro Jahr. Sie nutzten ihre 52 m<sup>2</sup> großen Segel bei der Fahrt, um mehr Geschwindigkeit zu bekommen, zudem dienten diese auch als Stützsegel beim Fang. Es konnte bis Windstärke sechs gefischt werden. Die Maschine war ein Viertakt-6-Zylinder-Dieselmotor in zwei Ausführungen von der VEB Schwermaschinenbau Karl Liebknecht, Magdeburg.

## TECHNISCHE DATEN

BRT	78
tdw	25
Länge (m)	24
Breite (m)	6,70
Seitenhöhe (m)	3,35
Tiefgang (m)	2,92
Geschwindigkeit (kn)	9
Leistung (PS)	180 bzw. 200
Leistung (kW)	132 bzw. 147
Aktionsreichweite (sm)	2.900
Besatzung (Mann)	7

## INFO

Insgesamt 57 Kutter:

Bootswerft Rostock-Gehlsdorf: SAS 212–221; VEB Boddenwerft Damgarten: SAS 222–248, SAS 261–268; VEB Schiffs- u. Bootswerft Altwarp: SAS 256–258; VEB Boots-Reparaturwerft Greifswald: SAS 249–250; Schiffswerft Willi Horn, Wolgast: SAS 253; Schiffswerft Sanitz Barth: SAS 251–252; Wilhelm Wessel, Rügen: SAS 255; Christian Jarling & Söhne, Freest: SAS 259; Gebr. Kruse, Ueckermünde: SAS 254; Dänholmwerk Blad, Stralsund: SAS 260.

Im Schiffsregister neu eingetragen: 1951: 37; 1952: 10; 1953: 5; 1954: 5 Kutter.

# Fischfangschiff Typ „Seitentrawler I bis III – Typ I“ 1952–61



ROS 201 „Leipzig“ während eines Einsatzes

Foto: J. Voß, Archiv Class-Regio

Laut Fünfjahresplan (1951 – 1955) sollte das Fischkombinat Rostock 85 Seitentrawler erhalten. Um den Fischfang erheblich zu steigern, musste man in weiter entfernte und fischreichere Seegebiete fahren, wozu die Fischereiflotte entsprechend größere und stärkere Fischereifahrzeuge als die vorhandenen Kutter und „Logger“ benötigte. Durch die politischen Gegebenheiten wurde dann aber der Bau von Minenleg- und Räumschiffen auf den DDR-Werften forciert, so dass letztendlich nur 25 Trawler geliefert werden konn-

ten. Bei dem „Typ II“ handelte es sich um eine Modifikation von „Typ I“, in den die Praxiserfahrungen eingebracht wurden. Ihre Fanggebiete waren Ostsee, Nordsee, Island, Grönland, Barentsee, Nordwest- und Nordostatlantik. Mit dem Typ „Seitentrawler“ konnten recht schnell und auch preisgünstig Fischereifahrzeuge für weiter entfernt gelegene Seegebiete gebaut werden.

Die Maschine war ein Viertakt-8-Zylinder-Dieselmotor der VEB Görlitzer Maschinenbau. Für das Bordnetz sorgte ein 40-kW-Generator, die Netzwinde wurde von einem 220-kW-Aggregat angetrieben. Am Fockmast befand sich ein

1,5-t-Ladebaum und zusätzlich gab es noch einen 1,5-t-Rollerbaum. Für die Fischladung gab es zwei Laderäume mit insgesamt fünf Zugangsluken, deren Laderaumvolumen 450 m<sup>3</sup> betrug, was für 225 t Fisch (4.500 Körbe) reichte. Der Fang musste manuell verarbeitet und anschließend entweder mit Eis eingelagert oder geköpft, gesäubert und gesalzen in Fässern untergebracht werden. Als Einsatzdauer waren ca. 30 Tage vorgesehen. Das Fischfangen selbst war noch sehr aufwendig, da der Fanggeschirr quer zur See und Windrichtung beidgedreht, ausgesetzt und aufgenommen werden musste.

TECHNISCHE DATEN	
BRT	2.923
tdw	4.380
Länge (m)	113,10
Breite (m)	14,70
Tiefgang (m)	6,20
Geschwindigkeit (kn)	14
Leistung (PS)	3.800
Leistung (kW)	2.795
Besatzung (Mann)	35
Passagiere	4

BAUDATEN			
NAME	WERFT	IN DIENST	AUSSER DIENST
Leipzig (ROS 201)	VEB Volkswerft Stralsund	01.06.1952	17.08.1977
Eisenhüttenstadt (ROS 202)	VEB Volkswerft Stralsund	01.06.1952	15.02.1977
Zwickau (ROS 203)	VEB Volkswerft Stralsund	01.06.1952	15.02.1977
Karl-Marx-Stadt (ROS 204)	VEB Volkswerft Stralsund	01.05.1953	31.07.1969
Berlin (ROS 205)	VEB Volkswerft Stralsund	01.12.1953	15.02.1977
W.Pieck-Stadt-Guben (ROS 206)	VEB Volkswerft Stralsund	01.03.1954	31.07.1969



# Fischfangschiff „Seitentrawler II“ 1955–56



ROS 215 „Eisleben“ bei Aufnahmen zu einem DEFA-Spielfilm

Foto: VEB DEFA-Studio

Die Seitentrawler vom „Typ II“ erhielten einen modifizierten Schiffskörper und unterschieden sich von dem „Typ I“ durch eine veränderte Ausstattung. Das Laderaumvolumen war auf 484 m<sup>3</sup> erhöht worden und es konnten

nunmehr 250 t Fisch zugeladen werden. Aus Kapazitätsgründen wurde der Bau auf die drei Werften VEB Volkswerft Stralsund, VEB Neptunwerft, Rostock und Mathias-Thesen-Werft, Wismar, aufgeteilt.

TECHNISCHE DATEN	
Länge	670
Breite	339
Lademaß (m)	58,53
Wasserverdrängung (t)	9
Wasserverdrängung (m <sup>3</sup> )	3,94
Leistung (kW)	11,50
Leistung (PS)	920
Leistung (kW)	677
Leistung (Watt)	28–34

BAUDATEN			
NAME	WERFT	IN DIENST	AUSSER DIENST
Erfurt (ROS 207)	Volkswerft, Stralsund	01.07.1955	17.08.1977
Magdeburg (ROS 208)	Volkswerft, Stralsund	01.08.1955	21.09.1978
Mansfeld (ROS 209)	Volkswerft, Stralsund	01.08.1955	27.01.1978
Hennigsdorf (ROS 210)	Volkswerft, Stralsund	01.09.1955	17.08.1977
Leuna (ROS 211)	Neptunwerft, Rostock	21.05.1955	27.01.1978
Eisenach (ROS 212)	Neptunwerft, Rostock	21.06.1955	19.03.1979
Halle (ROS 213)	Neptunwerft, Rostock	30.06.1955	17.08.1977
Gotha (ROS 214)	Neptunwerft, Rostock	15.07.1955	19.03.1979
Eisleben (ROS 215)	Neptunwerft, Rostock	10.08.1955	01.01.1983
Meissen (ROS 216)	Mathias Thesen-Werft, Wismar	01.10.1956	17.08.1977
Schwerin (ROS 217)	Mathias Thesen-Werft, Wismar	01.10.1956	15.02.1977
Oelsnitz/V. (ROS 218)	Mathias Thesen-Werft, Wismar	01.10.1956	27.01.1978
Dresden (ROS 219)	Mathias Thesen-Werft, Wismar	14.07.1956	17.08.1977
Weimar (ROS 220)	Mathias Thesen-Werft, Wismar	01.09.1956	22.03.1979



ROS 215 „Eisleben“ bei der Treibstoffübernahme vor der Bäreninsel

Foto: Archiv Glasflotten

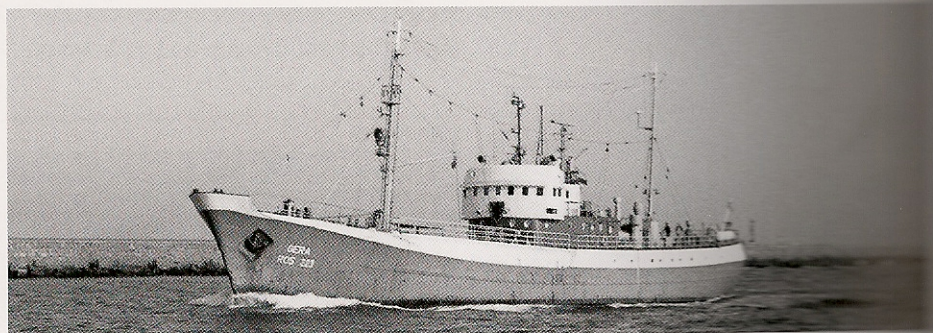
## Fischfangschiff „Seitentrawler Typ III“ 1960–1961

Aufgrund der Wünsche des Fischkombinats Rostock baute die Peene-Werft, die gerade Kapazitäten frei hatte, diese letzten Seitentrawler. Der „Typ III“ war größer, schneller und hatte eine größere Reichweite als seine Vorgänger. Die Schiffe hatten deckengekühlte Laderäume, eine Fischmehl- und eine kleine Verarbeitungsanlage. Erheblich verbessert wurden auch die See- und Manövriereigenschaften.

Die Maschine war eine „Vater und

Sohn Antriebsanlage“ mit einem Viertakt-8-Zylinder- (677 kW) und einem Viertakt-6-Zylinder- (368 kW) Diesel-

motor der VEB Görlitzer Maschinenbau. Der Laderaum betrug 458 m<sup>3</sup> und fasste 240 t Fischladung.



ROS 223 „Gera“ einlaufend Warnemünde

Foto: Archiv Glasflotten

### TECHNISCHE DATEN

BRT	943
tdw	466
Länge (m)	65,55
Breite (m)	10,32
Tiefgang (m)	4,64
Geschwindigkeit (kn)	13,20
Leistung (PS)	1.420
Leistung (kW)	1.045
Besatzung (Mann)	29

### BAUDATEN

NAME	WERFT	BAU-NR.	STAPELLAUF	IN DIENST	AUSSER DIENST
Brandenburg (ROS 221)	VEB Peene-Werft, Wolgast	81	30.04.1959	01.12.1960	07.01.1961
Bitterfeld (ROS 222)	VEB Peene-Werft, Wolgast	82	04.07.1959	04.08.1961	01.01.1962
Gera (ROS 223)	VEB Peene-Werft, Wolgast	83	13.10.1959	14.10.1961	05.06.1962
Görlitz (ROS 224)	VEB Peene-Werft, Wolgast	84	20.01.1960	01.11.1961	05.01.1962
Cottbus (ROS 225)	VEB Peene-Werft, Wolgast	85	05.04.1960	09.11.1961	26.01.1962

# Fischfangschiff „26,5-m-Kutter“ 1956–1959



SAS 287 „Lingbank“ in Warnemünde

Foto: Ralf Gierke

In Zusammenarbeit mit der Volkswerft Stralsund und dem Zentralen Konstruktionsbüro der Hauptverwaltung Schiffbau entstand diese Serie aus Stahlkuttern. Sie wurde nur für die DDR und nicht für den Export gebaut. Die Kutter waren mit einem Grundschleppnetz oder einem pelagischen Netz ausgestattet und arbeiteten sowohl einzeln als auch in der Tuckfischerei.

Allerdings mussten auch sie noch mit der Seitenfangtechnik fischen und den Fisch in Fässern und Kisten lagern. Fanggebiete waren im Sommer die Nordsee und im Winter die Ostsee, es gab aber auch Fahrten bis zur westafri-

kanischen Küste. Sehr hilfreich dabei war die modernere nautische, funktchnische und hydroakustische Ausstattung, die auf diesen Schiffen erstmals zum Einsatz kam.

Als Maschine kam ein Viertakt-6-Zylinder-Dieselmotor von der VEB Schwermaschinenbau Karl Liebknecht, Magdeburg, zum Einsatz und die Elektroversorgung wurde durch einen Wellengenerator mit 15 kW sowie einen 14-kW-Dieselmotor sichergestellt. Zusätzlich gab es große Stützsegel mit 70 m<sup>2</sup> Gesamtfläche. Die Aktionsdauer betrug zunächst maximal 18 Tage, allerdings hielten sich nach Ein-

## TECHNISCHE DATEN

GT	132
tlw	84
Länge (m)	26,60
Breite (m)	6,70
Wassertiefe (m)	3,65
Tiefgang (m)	3
Geschwindigkeit (kn)	9,50
Leistung (PS)	250
Leistung (kW)	184
Wasserschleife (sm)	5.000
Besatzung (Mann)	8



SAS 290 „Narwal“ im Hafen Sassnitz am 7. Mai 1990

Foto: Klaus Helm

führung der Flottenfischerei die Kutter bis zu drei Monaten in den Seegebieten auf, was durch die Versorgung über die Mutterschiffe ermöglicht wurde. Die Besatzung wohnte im Deckhaus in zwei Zweibettkammern und einer Vierbettkammer, wobei letztere gleichzeitig als Messe diente. Das Laderaumvolumen betrug 85 m<sup>3</sup> bzw. 45 t Fisch. Durch die vielen Vorzüge dieser Schiffe wurden Jahresfangleistungen bis zu 1.000 t erreicht. Durch Optimierung der Fangtechniken und viele andere kleine technische Verbesserungen konnte die Fangleistung ständig erhöht werden. 1959 lag die durchschnittliche Jahresfangleistung bei 370 Tonnen, 1973 bereits bei 775 Tonnen. Einzelne Kutter erreichten über 1.000 Tonnen pro Jahr.



SAS 302 „Seebär“ nach der Privatisierung im Nord-Ostsee-Kanal 1991

Foto: Klaus Helm

#### INFO

Insgesamt 50 Kutter: 20 bei VEB Volkswerft Stralsund; SAS 270–289; 30 bei VEB Elbwerft Boizenburg; SAS 290–320

Indienststellung: 1957: 10 (alle von Stralsund); 1958: 26 (10 aus Stralsund, 16 aus Boizenburg); 1959: 14 (alle Boizenburg)

# Fischfangschiff „Frosttrawler“ 1963–1966



SAS 407 „Svinoey“ vor der Bäreninsel

Foto: Archiv Claus Rothe



SAS 403 „Skagerrak“ in der Barentsee

Foto: Archiv Claus Rothe

Bei diesem Typ handelte es sich um die ersten Heckfänger der DDR-Fischerei. Sie waren für den Heringsfang vorgesehen und sollten das ganze Jahr über einsetzbar sein. Der Prototyp „Eisbär“ lief am 4.4.1963 vom Stapel und traf im November zur Untersuchung ein. Leider zeigten sich bei dem Prototypen zahlreiche Mängel, die bis 1965 ausgetestet und bei den folgenden Schiffen größtenteils ausgemerzt werden konnten. Doch auch in der Folgezeit wurden laufend Verbesserungen an den Trawlern vorgenommen. Da in Sleswitz nicht genügend Liegeplatz für die Schiffe vorhanden war, wurden acht der Trawler vorübergehend nach Rostock verlegt, weshalb sie auch „ROS-

Nummern“ erhielten. 1984 schließlich wurden alle Schiffe an Rostock abgegeben.

Die Maschine war ein Viertakt-8-Zylinder-Dieselmotor von VEB Schwermaschinenbau Karl Liebknecht, Magdeburg. Für den Fischfang wurde ein Grundschleppnetz oder ein pelagisches Netz verwendet. Es waren die ersten Schiffe, die Heringe bereits gefrostet

anlanden konnten. Das Laderaumvolumen betrug 540 m<sup>3</sup> oder 250 t Frischfisch. Die Gefrierkapazität der drei Plattenfroster lag insgesamt bei 21 t pro Tag. Im Anschluss wurde der Fisch glasiert, eingeschweißt und über Förderbänder eingelagert, wobei die automatische Anlage bei stärkeren Schwan- kungen des Schiffs allerdings nicht mehr richtig funktionierte.

TECHNISCHE DATEN	
Länge	644
Breite	403
Tiefe (m)	48,95
Wassertiefe (m)	10
Wassertiefe (m)	3,50
Geschwindigkeit (kn)	12
Leistung (PS)	1.000
Leistung (kW)	736
Besatzung (Mann)	26

BAUDATEN			
NAME	WERFT	IN DIENST	AUSSER DIENST
Eisbär (SAS 401)	VEB Elbewerft Boizenburg	28.03.1964	1965
Ostsee (SAS 402)	VEB Elbewerft Boizenburg	13.04.1966	1990
Skagerrak (SAS 403)	VEB Elbewerft Boizenburg	30.08.1966	1994
Kattegat (SAS 404)	VEB Elbewerft Boizenburg	09.11.1966	Juni 1982
Nordsee (SAS 405)	VEB Elbewerft Boizenburg	30.11.1966	Juli 1982
Malangen (SAS 406)	VEB Elbewerft Boizenburg	27.12.1967	Juli 1982
Svinoey (SAS 407)	VEB Elbewerft Boizenburg	10.06.1968	1992
Nordmeer (SAS 408)	VEB Elbewerft Boizenburg	20.12.1966	1992
Großer Belt (SAS 409)	VEB Elbewerft Boizenburg	01.12.1966	1992
Silver Pit (SAS 410)	VEB Elbewerft Boizenburg	11.10.1966	1994
Sund (SAS 411)	VEB Elbewerft Boizenburg	07.07.1966	April 1992
Atlantik (SAS 412)	VEB Elbewerft Boizenburg	10.08.1966	1994
Lofoten (SAS 413)	VEB Elbewerft Boizenburg	10.08.1966	11.02.91
Orkney (SAS 414)	VEB Elbewerft Boizenburg	02.10.1967	1993
Barentsee (SAS 415)	VEB Elbewerft Boizenburg	10.08.1966	1994
Jan Mayen (SAS 416)	VEB Elbewerft Boizenburg	10.08.1966	1994

# Fischfangschiff „Z-Trawler“ 1965–1968



ROS 420 „Magnus Poser“

Foto: Archiv Claus Rothe

Dieser Trawlertyp war speziell für die Flottenfischerei in weit entfernten Gebieten wie Neufundland, Labrador oder Grönland im Verbund mit Fang- und Verarbeitungsschiffen entwickelt worden. Der erste Trawler lief am 9.7.1965 zu Probefahrten aus und wurde am 18.10.1965 unter Einsatzbedingungen bis vor Grönland getestet. Die dabei auftretenden Probleme wurden durch Umbauten in der Werft gelöst, so dass die „Artur Becker“ am 8.3.1966 in Dienst gestellt werden

konnte. Vier Einheiten wurden später zu Garnelentrawlern und vier Einheiten für die Elektrofischerei umgebaut.

Eine Besonderheit war, dass sich das Deckhaus mittschiffs auf der Backbordseite befand, wobei das Arbeitsdeck hinter der Heckaufschleppe 30 m lang war. In dem an Bord befindlichen Fischbunker konnten rund 90 Tonnen Fisch mit 10 Tonnen selbst erzeugtem Eis zwischengelagert werden. In der Praxis war das zu wenig, so dass die Schiffe das Fangen immer wieder unterbrechen mussten, um erst wieder ihren Fang an die Transportschiffe abzugeben. Die Maschine war ein Zweitakt-6-Zylinder-Dieselmotor der VEB Klement-Gottwald-Werke, Schwenn. Die Besatzung war in komfortablen Ein- und Zweimannkabinen untergebracht.

Während die vier zu Garnelentrawlern umgerüsteten Schiffe in den vier Jahren erfolgreich im Indischen Ozean vor Mosambik eingesetzt wurden, bewährten sich die vier für die Elektrofischerei umgebauten Einheiten hingegen nicht.

TECHNISCHE DATEN	
BRT	998
tdw	528
Länge (m)	62,60
Breite (m)	10,60
Tiefgang (m)	4,70
Geschwindigkeit (kn)	12,50
Leistung (PS)	1.750
Leistung (kW)	1.287
Besatzung (Mann)	22
Reservekojen	2

BAUDATEN					
NAME	WERFT	BAU-NR.	STAPELLEAUF	IN DIENST	AUSSER DIENST
Artur Becker (ROS 401)	Peene-Werft, Wolgast	184	21.12.1964	08.03.1966	Mai 1967
Werner Kube (ROS 402)	Peene-Werft, Wolgast	185	09.07.1965	18.05.1966	Juli 1967
Hanno Günther (ROS 403)	Peene-Werft, Wolgast	186	23.09.1965	18.05.1966	Mai 1967
Elvira Eisenschneider (ROS 404)	Peene-Werft, Wolgast	187	03.01.1966	30.09.1966	Mai 1967
Herta Lindner (ROS 405)	Peene-Werft, Wolgast	188	07.02.1966	06.10.1966	Mai 1967
Herbert Tschäpe (ROS 406)	Peene-Werft, Wolgast	189	06.03.1966	08.11.1966	April 1967
Carlo Schönhaar (ROS 407)	Peene-Werft, Wolgast	190	18.04.1966	24.11.1966	Mai 1967
Herbert Baum (ROS 408)	Peene-Werft, Wolgast	191	08.06.1966	30.12.1966	01.11.1967
Heinz Kapelle (ROS 409)	Peene-Werft, Wolgast	192	12.07.1966	28.12.1966	23.01.1967
Rudi Arndt (ROS 410)	Peene-Werft, Wolgast	193	19.08.1966	31.05.1967	Mai 1967
Bruno Tesch (ROS 411)	Peene-Werft, Wolgast	194	17.10.1966	30.12.1966	23.01.1967
Grete Walter (ROS 412)	Peene-Werft, Wolgast	195	26.02.1967	10.03.1967	Dezember 1967
Karl Wolff (ROS 413)	Peene-Werft, Wolgast	196	05.12.1966	17.04.1967	23.01.1967
Walter Barth (ROS 414)	Peene-Werft, Wolgast	197	10.02.1967	31.08.1967	26.04.1967
Heinz Priess (ROS 415)	Peene-Werft, Wolgast	198	14.04.1967	26.06.1967	Dezember 1967
Eugen Schönhaar (ROS 416)	Peene-Werft, Wolgast	199	05.07.1967	31.10.1967	Mai 1967
Erich Steinfurth (ROS 417)	Peene-Werft, Wolgast	200	02.06.1967	30.09.1967	Mai 1967
Rudolf Schwarz (ROS 418)	Peene-Werft, Wolgast	201	24.08.1967	24.11.1967	Juli 1967
Phillipp Müller (ROS 419)	Peene-Werft, Wolgast	202	27.09.1967	15.12.1967	Mai 1967
Magnus Poser (ROS 420)	Peene-Werft, Wolgast	203	03.11.1967	29.02.1968	Mai 1967
Peter Göring (ROS 421)	Peene-Werft, Wolgast	204	08.01.1968	30.04.1968	Mai 1967

# Fischfangschiff „Typ HZ 400“ 1966–1967

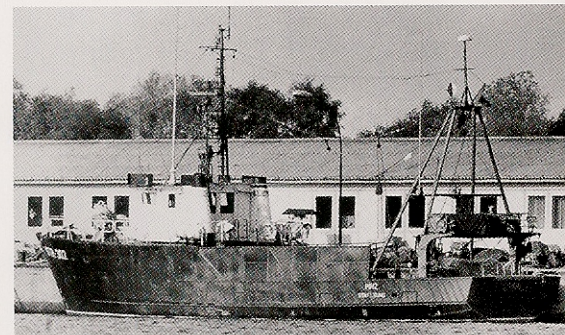


STR 301 „Stralsund“

Foto: Ralf Gierke

**A**uftraggeber dieser Fischfangschiffe waren die Fischereierüsterstationen Stralsund und Wismar. Bei diesen Schiffen handelte es sich um die ersten Heckfangkutter für die DDR-Küstenfischerei, die in der gesamten Ostsee bis hin zu den Nordseeausgängen im Einsatz waren. Sie konnten mit Grundschleppnetzen und pelagischen Netzen arbeiten. Ihre theoretische Jahresfang-

leistung lag bei 600 t, wobei das Laderaumvolumen 80 m<sup>3</sup> betrug. Der Schiffskörper war in Knickspantform gebaut und durch drei Schotte unterteilt. Wohnräume, Maschine und Führerhaus waren im Vorschiff angeordnet, damit möglichst viel Platz für den Fischfang und die Verarbeitung blieb. Es gab eine Einmann- und eine Viermann-Kabine, letztere diente gleichzeitig als Messe und Kombüse. Durch die erhöhte Back wurde das Fangdeck vor Wind und Wetter geschützt. Die Maschine war ein Viertakt-6-Zylinder-Motor des Typs 6 NVD36A der VEB Schwermaschinenbau Karl Liebknecht, Magdeburg. Für



STR 302 „Binz“ im Hafen der FPG Stralsund (1983)

Foto: Claus Rothe

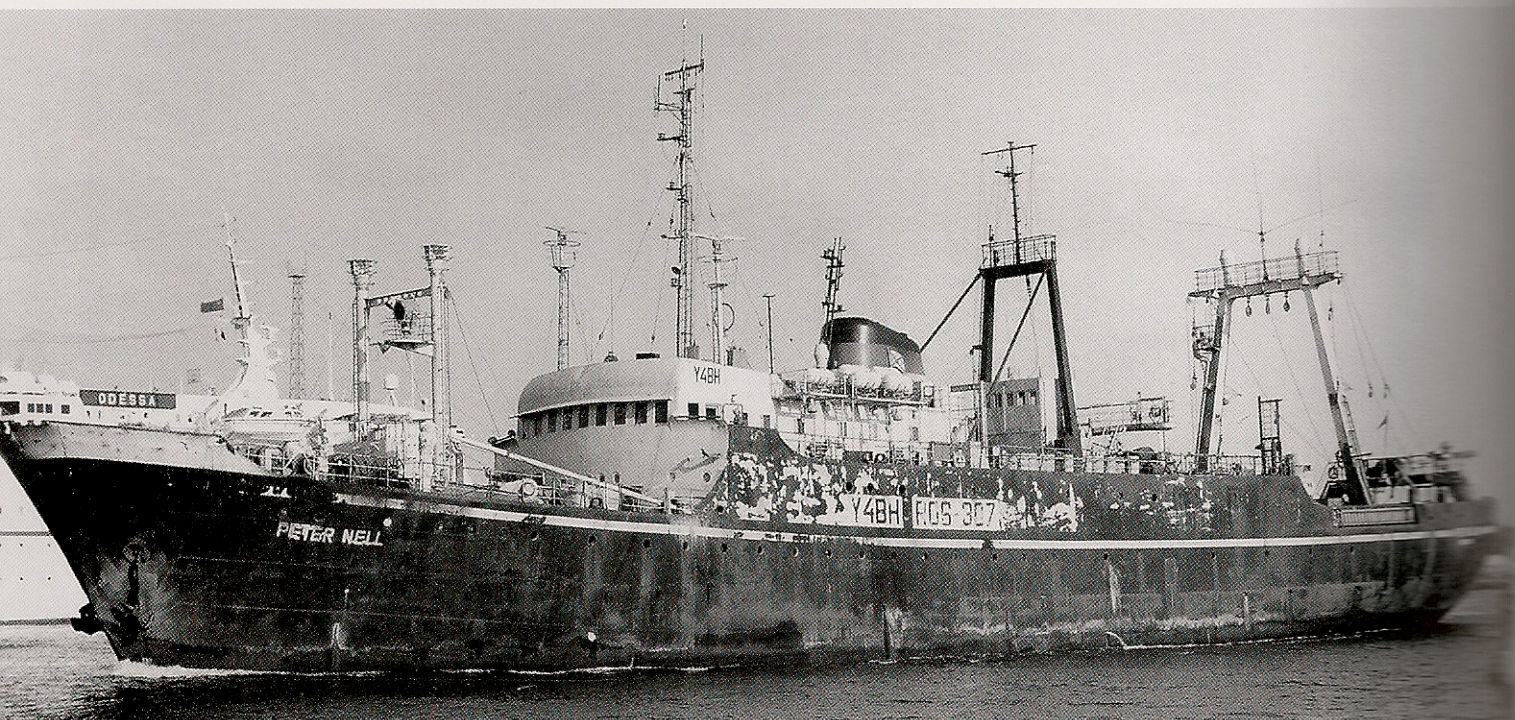
die Bordnetzversorgung gab es einen 160-kVA- Wellengenerator und einen 50-kVA-Dieselmotor.

TECHNISCHE DATEN	
BRK	100
TL	55
Länge (m)	23,74
Breite (m)	6,40
Tiefgang (m)	2,80
Leistung (kW)	10
Leistung (kW)	315
Besatzung (Mann)	5

## INFO

VEB Roßlauer Schiffswerft, Stralsund, und fünf weitere Einheiten. Zwischen Dezember 1966 und Mai 1967 in Dienst gestellt

# Fang- und Verarbeitungsschiff „Bertold Brecht Typ I“ 1960–63



ROS 307 „Peter Nell Typ I“

Foto: Ralf Gierke

**E**in rationeller Fischfang in entfernt gelegenen Seegebieten konnte nur noch mit kombinierten Heckfang- und Verarbeitungsschiffen verwirklicht werden. Daher befasste man sich in der DDR ab 1955 mit der Konstruktion solcher Schiffe. Die Mathias-Thesen-Werft hatte bis Anfang 1958 ein entsprechendes Schiff durchkonstruiert und konnte am 23.7.1958 das erste davon auf Kiel legen. Am 23.12.1958 lief es vom Stapel, aufgrund der meist völlig neuen und komplizierten Technik dauerte es dann aber doch noch 15 Mo-

nate bis zur Indienststellung. Von 1960 bis 1966 wurden insgesamt 13 Schiffe in drei Grundversionen (Typ I bis III) gebaut, wobei es unter den Typen kleinere Unterschiede gab. Von den Schiffen kenterte die „Louis Fürnberg“ und wurde anschließend verschrottet.

Bei den Schiffen handelte es sich um Einschraubenschiffe mit zwei durchlaufenden Decks mit Heckslip, die für den Einsatz in arktischen Gewässern ausgelegt waren. Bei den ersten vier Schiffen wurde ein Viertakt-8-Zylinder-Dieselmotor von Maschinenbau Halberstadt

mit 1.324 kW Leistung eingesetzt und später durch den Einbau eines Verstellpropellers auf 1.544 kW verstärkt, die anderen Schiffe hingegen erhielten einen Zweitakt-8-Zylinder-Dieselmotor mit 1.692 kW vom Dieselmotorenwerk Rostock. Das Laderaumvolumen betrug 1.413 m<sup>3</sup>, die Gefrier- und Verarbeitungsleistung betrug 460 t Frostfisch, 180 t Fischmehl und 63 t Fischöl. Die Ladeausrüstung bestand aus zwei 5-t- und zwei 1,5-t-Ladebäumen, teilweise waren auch sechs 1-t-, zwei 1,5-t- und ein 5-t-Ladebaum vorhanden.

TECHNISCHE DATEN	
BRT	3.002
tdw	1.145/1.568
Länge (m)	85,92
Breite (m)	13,50
Tiefgang (m)	5,05/5,24
Geschwindigkeit (kn)	12
Leistung (PS)	1.800
Besatzung (Mann)	98
Fahrtstrecke (sm)	24.500

BAUDATEN				
NAME	WERFT	BAU-NR.	IN DIENST	AUSSER DIENST
Bertold Brecht (ROS 301)	Mathias-Thesen-Werft, Wismar	171	31.03.1960	08.06.1979
Johannes R. Becher (ROS 302)	Mathias-Thesen-Werft, Wismar	172	15.01.1962	30.05.1980
Friedrich Wolf (ROS 303)	Mathias-Thesen-Werft, Wismar	173	05.04.1962	25.11.1980
Erich Weinert (ROS 304)	Mathias-Thesen-Werft, Wismar	174	31.08.1962	09.12.1980
Louis Fürnberg (ROS 305)	Mathias-Thesen-Werft, Wismar	175	30.10.1962	12.11.1973
FC. Weiskopf (ROS 306)	Mathias-Thesen-Werft, Wismar	176	24.01.1963	27.01.1980
Peter Nell (ROS 307)	Mathias-Thesen-Werft, Wismar	177	20.09.1963	1990
Walter Dehmel (ROS 308)	Mathias-Thesen-Werft, Wismar	178	05.12.1963	25.09.1980



# Fang- und Verarbeitungsschiff „Bernhard Kellermann Typ II“ 1964–65



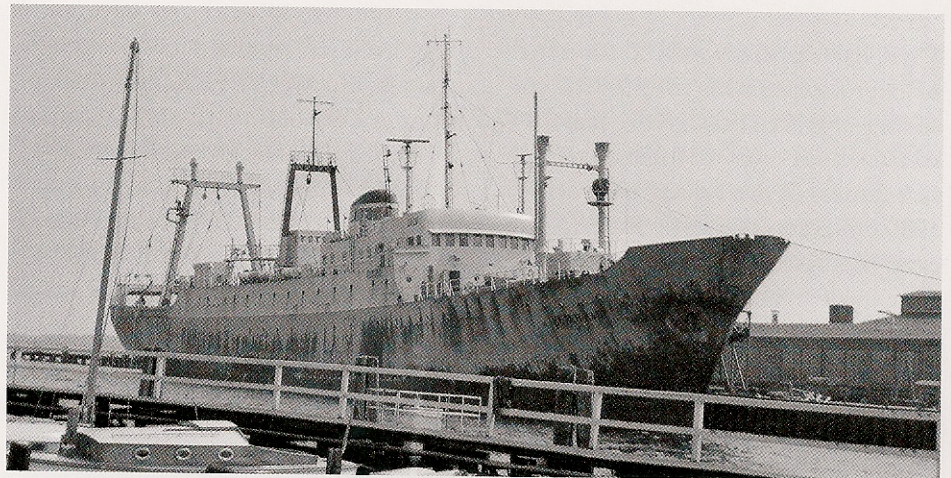
Die veränderte Brücke der „Bernhard Kellermann“ (ROS 309) ist gut erkennbar

Foto: Archiv Claus Rothe

Die mit den Schiffen des „Typ I“ gemachten Erfahrungen wurden in die Weiterentwicklung des „Typ II“ eingebracht. Der Hauptunterschied bestand in der erhöhten Maschinenleistung, einer verbesserten Heckfangeinrichtung, einem längeren Fangdeck und nicht zuletzt der Aufstellung eines Gienmastes. Die Maschine war ein Zweitakt-8-Zylinder-Diesel der VEB Dieselmotorenwerk Rostock, wie bei den letzten Schiffen des „Typ I“. Die Verarbeitungsleistung lag bei 620 t

Frostfisch, 220 t Fischmehl und 110 t Fischöl. Das Personal und die Betten-

zahl wurden um 18 Köpfe auf nunmehr 80 Mann verringert.



ROS 310 „Peter Kast“

Foto: Claus Rothe

TECHNISCHE DATEN	
BRZ	2.962
tlw	1.319
Länge (m)	85,26
Breite (m)	13,52
Tiefgang (m)	5,30
Geschwindigkeit (kn)	13,50
Leistung (PS)	2.300
Leistung (kW)	1.692
Besatzung (Mann)	80
Wasserlinie (sm)	28.000

BAUDATEN				
NAME	WERFT	BAU-NR.	IN DIENST	AUSSER DIENST
Bernhard Kellermann (ROS 309)	Werft Mathias-Thesen-Werft, Wismar	179	23.09.1964	Juli 1983
Peter Kast (ROS 310)	Werft Mathias-Thesen-Werft, Wismar	280	28.02.1965	09.12.1991
Rudolf Leonhard (ROS 311)	Werft Mathias-Thesen-Werft, Wismar	281	30.04.1965	03.02.1992

# Fang- und Verarbeitungsschiff „Supertrawler“ 1975–1982



RGS 335 „Arnold Zweig“ am 19.12.1990

Foto: Norbert Pilz

Ab 1972 wurden auf der Volkswerft Stralsund die Fang- und Verarbeitungsschiffe vom Typ „Supertrawler“ gebaut. Von den insgesamt 201 Einheiten wurden 178 an die UdSSR, 15 an Rumänien und ab 1976 auch acht an die DDR geliefert. Sie wurden dringend als Ersatz für ältere Fangschiffe benötigt und unterschieden sich teilweise von den Exportmodellen, unter anderem durch eine andere Fischverarbeitungsanlage, eine andere Brücken-

einrichtung und ein verlängertes Schanzkleid, das als Wetterschutzdach ausgebildet war. Die Bezeichnung „Supertrawler“ war durchaus passend, da sie die größten deutschen Fangschiffe waren.

Die Maschine war ein Zweitakt-8-Zylinder-Diesel von dem VEB Dieselmotorenwerk Rostock. Die Elektroversorgung wurde mit einem 1.200-kVA-, einem 600-kVA-Generator und einem 140-kVA-Notaggregat gewährleistet.

Das Laderaumvolumen betrug insgesamt 2.250 m<sup>3</sup> was für 968 Tonnen Frostfisch, 125 Tonnen Fischmehl und 18 Tonnen Fischöl reichte. Der Fischfang erfolgte mit Grundschieppnetzen und pelagischen Netzen sowie Tiefenfischerei bis zu einer Seetiefe von 1.500 Metern. Insgesamt konnten täglich bis zu 60 Tonnen Fisch, mit einer Filetleistung von 30 Tonnen, verarbeitet werden, dazu musste das Personal in zwei Schichten arbeiten.

## TECHNISCHE DATEN

BRG	3.930
BRW	2.117
Länge (m)	102
Breite (m)	15,20
Tiefgang (m)	5,20
Geschwindigkeit (kn)	14,50
Leistung (PS)	3.880
Leistung (kW)	2.854
Besatzung (Mann)	83
Wärmeleck (sm)	24.500

## BAUDATEN

NAME	WERFT	IN DIENST	AUSSER DIENST
Ludwig Turek (ROS 331)	VEB Volkswerft Stralsund	29.11.1976	10.04.1991
Kurt Barthel (ROS 332)	VEB Volkswerft Stralsund	18.11.1977	30.12.1990
Ehm Welk (ROS 333)	VEB Volkswerft Stralsund	30.11.1977	05.04.1992
Eduard Claudius (ROS 334)	VEB Volkswerft Stralsund	18.10.1978	17.04.1992
Arnold Zweig (ROS 335)	VEB Volkswerft Stralsund	08.12.1978	19.12.1991
Hans Marchwiza (ROS 336)	VEB Volkswerft Stralsund	27.08.1982	30.01.1992
Ludwig Renn (ROS 337)	VEB Volkswerft Stralsund	31.08.1982	26.08.1994
Bruno Apitz (ROS 338)	VEB Volkswerft Stralsund	20.10.1982	30.01.1992

# Fang- und Verarbeitungsschiff „Gefriertrawler“ 1985–1987



Die „Albert Glass“ mit ihren zwei auffälligen Kranen

Foto: Ralf Gierke

Dieser Schiffstyp ist auch unter der Bezeichnung „Atlantik 333“ oder als Fang- und Verarbeitungsschiff „Typ IV“ bekannt. Derselbe Typ wurde bereits seit Anfang der 80er-Jahre für die UdSSR gebaut. Haupteinsatzgebiete dieser „Gefriertrawler“, die älteren Trawler ablösen, waren das Nordmeer und der Atlantik, gefischt wurde mit

Grundschieppnetzen oder pelagischen Schleppnetzen. Insgesamt wiesen die Schiffe allerdings etliche Mängel auf; unter anderem einen zu klein bemessenen Aktionsradius, eine ebenfalls zu kleine Verarbeitungsanlage sowie technische Fehleranfälligkeit. Durch Umbauten 1991/92 konnten einige dieser Mängel behoben werden.

Zu den Aufgaben der Schiffe gehörten das Fangen, das Be- und Verarbeiten sowie Tiefgefrieren von Fischen, im Verband oder auch autonom. Das Laderaumvolumen betrug 580 Kubikmeter, die Gefrierleistung lag bei 30 Tonnen pro Tag. Es konnten 230 Tonnen Frostfisch und 48 Tonnen Fischmehl eingelagert und transportiert werden.

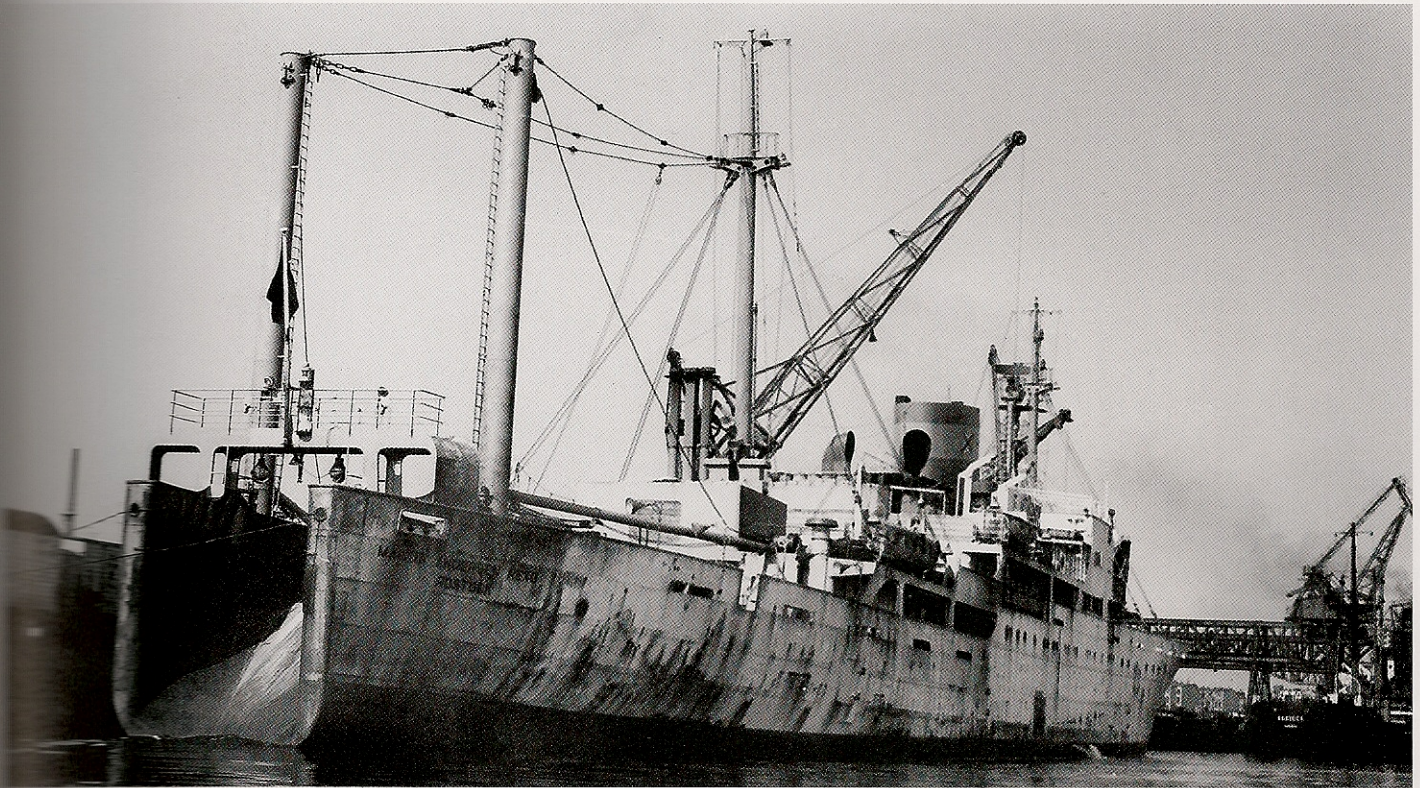
## TECHNISCHE DATEN

BRZ	1.994
tdw	580
Länge (m)	62,25
Breite (m)	13,80
Tiefgang (m)	5,22
Geschwindigkeit (kn)	12,50
Leistung (PS)	2.400
Leistung (kW)	1.764
Besatzung (Mann)	33–42

## BAUDATEN

NAME	WERFT	IN DIENST	NEUER NAME	AUSSER DIENST
Fritz Dettmann (ROS 801)	VEB Volkswerft Stralsund	09.12.1986	Auriga	08.07.1996
Heinz Daduna (ROS 802)	VEB Volkswerft Stralsund	17.12.1986	Bootes	-
Werner Niedermeier (ROS 803)	VEB Volkswerft Stralsund	08.01.1987	Cetus	14.07.1996
Albert Glass (ROS 804)	VEB Volkswerft Stralsund	20.01.1987	Dorado	-
Manfred Skaun (ROS 805)	VEB Volkswerft Stralsund	28.08.1987	Eridanus	-
Wilhelm Rügheimer (ROS 806)	VEB Volkswerft Stralsund	31.08.1987	Fornax	-
Otto Wickboldt (ROS 807)	VEB Volkswerft Stralsund	30.09.1987	Gemini	-

# Transport- und Verarbeitungsschiff „Martin-Andersen-Nexö“ 1951



„Martin-Andersen-Nexö“ mit Heckaufschleppe und den beiden hinteren Ladebäumen

Foto: Erhard Schäfer, Archiv der Hansestadt Rostock

Aus dem ehemaligen Fruchtkühlschiff „Pegasus“ war durch umfangreiche Umbauarbeiten das erste Mutter-schiff für die Flottenfischerei geworden. Folgende Änderungen wurden daran durchgeführt: Eine Heckaufschleppe wurde eingebaut, das Ladege-schicht verändert, eine Fabrikanlage für 100 Tonnen Rohware täglich mit Tiefgefrieranlage und eine Fischmehlanlage (für Fischabfallverwertung) eingebaut.

Außerdem hatte das Schiff mehr Besatzungsunterkünfte, ein neues Aktivrunder, eine verstärkte Elektroinstallation und eine erweiterte Bunkerkapazität.

Die Maschinenanlage war ein Dieselmotor Typ D6Z 60/110 von MAN, Augsburg, und für die Elektroversorgung sorgten vier Dieselgeneratoren mit je 175 kW Leistung, zwei Hilfsmaschinen mit je 325 und eine mit 305 kW Leistung.

Die Fabrikanlage mit 100 Tonnen Tageskapazität bestand aus drei Abteilungen: Für großen Weißfisch gab es je eine Köpf-, Filetier- und Enthäutemaschine, für kleinen Weißfisch eine Filetier- und zwei Enthäutemaschinen, für Rotbarsch standen außerdem drei File-

tier- und sechs Enthäutemaschinen zur Verfügung. Die Fischmehlanlage konnte bis zu 80 t pro Tag verarbeiten. Nach der Rohfischverarbeitung folgte die Frostung und Verpackung mit 50 t Gefrierkapazität pro Tag. Die Ladekapazität betrug insgesamt bemerkenswerte 1.993 Tonnen, die sich wie folgt aufteilten: Fischfilet 1.200 t, Fischmehl 523 t, Fischöl 210 t und Konserven 60 t.

Die 139-köpfige Besatzung setzte sich wie folgt zusammen: 28 Mann seemännisches, 25 Mann Maschinen-, zehn Mann Wirtschafts-, zwei Mann medizinisches, drei Mann funkttechnisches und 71 Mann Verarbeitungspersonal.

## TECHNISCHE DATEN

Länge (m)	4.827
Breite (m)	3.237
Wasserverdrängung (t)	120,40
Wasserverdrängung (t)	15,60
Tiefgang (m)	6
Leistung (kW)	15,5
Leistung (PS)	4.800
Besatzung (Mann)	139
Wasserverdrängung (t)	20.400

## BAUDATEN

NAME	WERFT	STAPPELLAUF	IN DIENST	AUSSER DIENST
Martin-Andersen-Nexö	Howaldtwerke, Kiel	1951	1960	04.05.1976

# Transport- und Verarbeitungsschiff „Junge Welt“ 1966



ROS 316 „Junge Welt“ in Rostock am 15.7.1988

Foto: Claus Rott

**D**urch die Erfahrungen mit „Martin-Andersen-Nexö“ konnten diese modernen, weitestgehend automatisierten Fabriksschiffe auf einer eigenen Werft gebaut werden. Bereits die ersten Fangfahrten und auch die lange Dienstzeit von 25 Jahren zeigten den Erfolg der Schiffe. Es waren gewissermaßen komplette, schwimmende Stützpunkte, die gleichzeitig große Mengen von Fisch verarbeiten, einlagern und auf ihren durchlaufenden Decks transportieren konnten. Die Maschine war eine dieselelektrische Anlage mit einem Doppelankergleichstrommotor vom

VEB Sachsenwerk Niedersedlitz. Um wendig manövrieren zu können, waren sie mit 2 Bugstrahlrudern ausgestattet.

Das Laderaumvolumen betrug enorme 10.900 m<sup>3</sup>, die sich in 8.210 m<sup>3</sup> Kühlladung, 2.105 m<sup>3</sup> Fischmehl und 583 m<sup>3</sup> Fischöl aufteilten. Täglich konnten bis zu 400 t Rohfisch verarbeitet werden. Die Frostleistung betrug 120 t pro Tag. Neben der direkten

Fischverarbeitung wurden auch die zur Fangflotte gehörenden Schiffe und ihre Besatzungen versorgt. Das Lazarett hatte acht Betten, einen Behandlungs- und einen OP-Raum. Mittels technischer Vorrichtungen wurden Treibstoff und Frischwasser an die Fangschiffe abgegeben. Täglich wurden 20 t Frischwasser erzeugt. Die normale Einsatzdauer betrug 90 Tage.

TECHNISCHE DATEN	
BRT	10.192
tdw	7.712
Länge (m)	141,40
Breite (m)	21,20
Tiefgang (m)	7
Geschwindigkeit (kn)	14
Leistung (PS)	7.000
Leistung (kW)	3.800
Besatzung (Mann)	168
Fahrstrecke (sm)	34.000

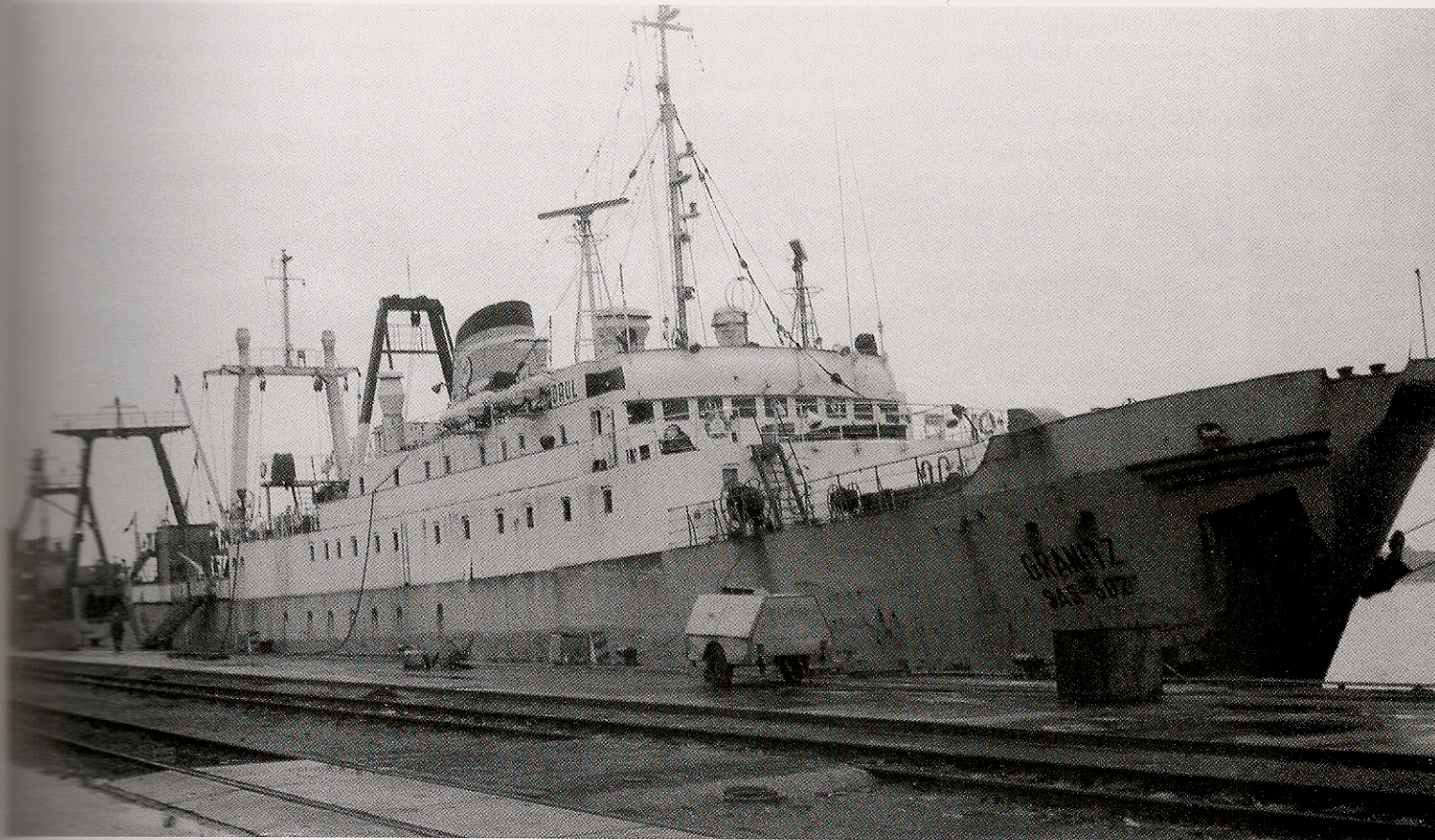


„Junge Garde“ in Rostock am 15.7.1988

Foto: Claus Rott

BAUDATEN					
NAME	WERFT	BAU-NR.	STAPPELLAUF	IN DIENST	AUSSER DIENST
Junge Welt (ROS 316)	Mathias-Thesen-Werft, Wismar	201	1966	10.03.1967	29.06.1992
Junge Garde (ROS 317)	Mathias-Thesen-Werft, Wismar	202	1966	21.04.1967	26.07.1992

# Kühl- und Transportschiff „Stubnitz“ 1964–1965



SAS 502 „Granitz“

Foto: Claus Rothe

Nachdem man in weiter entfernten Seegebieten zur Flottillenfischerei übergegangen war, benötigte man Schiffe, die den Fisch von dort in die Heimat transportierten. Die Kühl- und Transportschiffe nahmen den Fang auf, sorgten für das Tiefgefrieren, das Ver-

packen und den Transport zum Basis-hafen. Zusätzlich dienten sie als Versorgungsschiffe für die Fangschiffe. Sie waren aber auch in der Lage, mit Schleppnetzen selbst zu fischen. Auftraggeber war das Fischkombinat Sassnitz.

Die Maschinenanlage bestand aus zwei Viertakt-8-Zylinder-Dieselmotoren vom Schwermaschinenbau Karl Liebknecht, Magdeburg. Für die Elektroversorgung standen zwei 270-kW-, ein 100-kW- und ein 60-kW-Dieselelgenerator zur Verfügung. Das ge-

samte Kühlladeraumvolumen betrug 1.850 m<sup>3</sup>. Mit dem bordeigenen Kran konnten die „Steert“ (ca. 10 t Fisch) an Bord genommen werden. Zur Verarbeitung gab es unter anderem zehn Plattenfroster, mit denen der Fisch eingefroren wurde. Es gab auch eine Eiserezeugungs- und eine Proviantkühlanlage. Die Besatzung war sehr unterschiedlich in sechs Ein-, neun Zwei-, eine Drei- und acht Vier-Bett-Kabinen untergebracht.

## TECHNISCHE DATEN

BRF	2.585
DR	1.538
Länge (m)	79,80
Breite (m)	13,20
Tiefgang (m)	4,90
Geschwindigkeit (kn)	12
Leistung (PS)	1.660
Leistung (kW)	985
Besatzung (Mann)	59
Wassertiefe (sm)	18.500
Stützzeit (Tage)	60

## BAUDATEN

NAME	WERFT	BAU-NR.	STAPELLAUF	IN DIENST	AUSSER DIENST
Stubnitz (SAS 501)	Volkswerft Stralsund	350	1964	20.01.1965	15.05.1992
Granitz (SAS 502)	Volkswerft Stralsund	352	1964	20.04.1965	22.08.1991

## Kühl- und Transportschiff „KTS Typ I“ 1968

Um möglichst schnell die Flottenflischerei zu forcieren, kaufte die DDR in der UdSSR drei neue Kühl- und Transportschiffe auf. Die „Breitling“ stammte aus der „Tawriga-Serie“ und wurde als „Typ I“ bezeichnet. Das Laderaumvolumen betrug insgesamt 3.270 m<sup>3</sup> und es konnten 1.600 t Frostware transportiert werden. Die Kühl- und Transportschiffe waren eisverstärkt und hatten einen Halbeisbrechersteven, da zu ihren Einsatzgebieten auch die arktischen Gewässer gehörten. Zusätzlich hatten sie verstärkte Außenhaut

TECHNISCHE DATEN	
BRT	2.875
Länge (m)	99,35
Breite (m)	14,03
Tiefgang (m)	6,20
Geschwindigkeit (kn)	14
Leistung (PS)	3.250
Leistung (kW)	2.942
Besatzung (Mann)	61
Fahrtstrecke (sm)	9.800

und formten Schiffsverbände. Da die Fracht auf See von Schiff zu Schiff übergeben wurde, besaßen sämtliche Schiffe einen Spezialfender, der eine Frachtübergabe bis Windstärke sechs ermöglichte.

Das „KTS-Typ I“ hatte sechs 3-t-Ladebäume, mit denen die Paletten über-

nommen werden konnten. Die Laderäume, mit denen eine tägliche Gefrierleistung von 60 t möglich war, waren von -8 bis -30°C regulierbar. Auf allen KTS-Schiffen befanden sich auch ein Arzt und ein Zahnarzt, mit einem Hospital, zu dem eine Operationsausrüstung und ein Röntgengerät gehörte.



ROS 318 „Breitling“, „KTS Typ I“

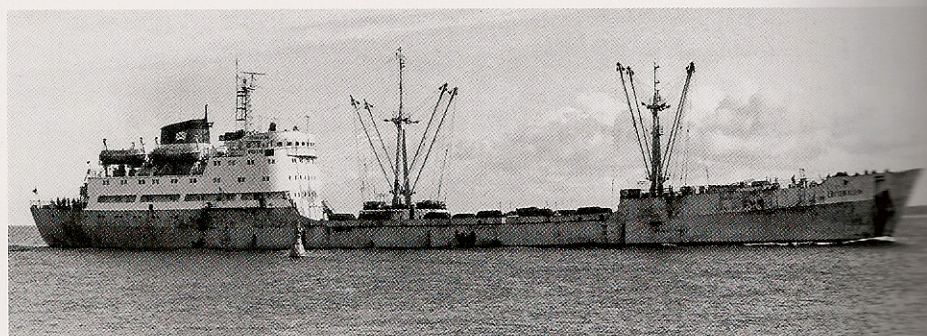
Foto: Ralf Gierke

BAUDATEN				
NAME	WERFT	BAUJAHR	IN DIENST	AUSSER DIENST
Breitling (ROS 318)	Ocean-Werft, Nikolajew	1968	11.09.1968	21.12.1990

## Kühl- und Transportschiff „KTS Typ II“ 1971

Die beiden „KTS Typ II“-Schiffe hatten ein Laderaumvolumen von 7.290 m<sup>3</sup> und eine Ladekapazität von 3.800 t gefrostetem Fisch sowie 700 t Fischmehl. Abgesehen von der Größe entsprachen die beiden Schiffe jedoch dem Typ „KTS I“.

TECHNISCHE DATEN	
BRT	5.227
Länge (m)	130
Breite (m)	16,83
Geschwindigkeit (kn)	16
Leistung (PS)	7.200
Leistung (kW)	5.296
Besatzung (Mann)	62
Fahrtstrecke (sm)	ca. 10.000



ROS 319 „Lütten Klein“ vor Warnemünde Ende der 80er-Jahre

Foto: Ralf Gierke

BAUDATEN				
NAME	WERFT	BAUJAHR	IN DIENST	AUSSER DIENST
Lütten Klein (ROS 319)	Ocean-Werft, Nikolajew	1971	26.09.1971	21.12.1990
Evershagen (ROS 320)	Ocean-Werft, Nikolajew	1971	30.11.1971	21.12.1990

## Fischereiforschungsschiff „Gadus“ 1943

TECHNISCHE DATEN	
BRT	110
Länge (m)	24
Breite (m)	6
Tiefgang (m)	2,70
Geschwindigkeit (kn)	9
Leistung (PS)	150
Besatzung (Mann)	10

Im Jahr 1949 wurde in der DDR wieder die wissenschaftliche Fischereiforschung aufgenommen. Da keine Fahrzeuge zur Verfügung standen, hob man einen vor Sassnitz versenkten KFK (Kriegsfischkutter) der Kriegsmarine, bei dem es sich um einen 24-m-

Kutter handelte, und richtete ihn als Forschungsschiff her. Er kam später als „WOG 117“ zur Zweigstelle für Ostseefischerei Sassnitz, dann als „Seid Bereit“ und 1990 schließlich als Ausbildungsschiff „Vagel Grip“ nach Rostock.

BAUDATEN			
NAME	WERFT	IN DIENST	AUSSER DIENST
Gadus (SAS 300)	nicht bekannt	04.10.1950	07.03.1990

## Fischereiforschungsschiff „Karl Liebnecht“ 1950

Ab dem Jahr 1956 wurde der frühere Logger „ROS 105“ als Forschungsschiff „Karl Liebnecht“ eingesetzt. Der vordere Fischraum diente zwei Forschern als Labor- und Schlachtraum. Die „Liebnecht“ wurde in der Nordsee, bei Island, im Nordmeer, in der Biskaya und in der Barentsee eingesetzt. 1959 machte sie eine 70-tägige Reise nach Westafrika, an den Golf von Guinea.



„Professor Henking“, ebenfalls ein früherer Kutter (siehe Seite 176).

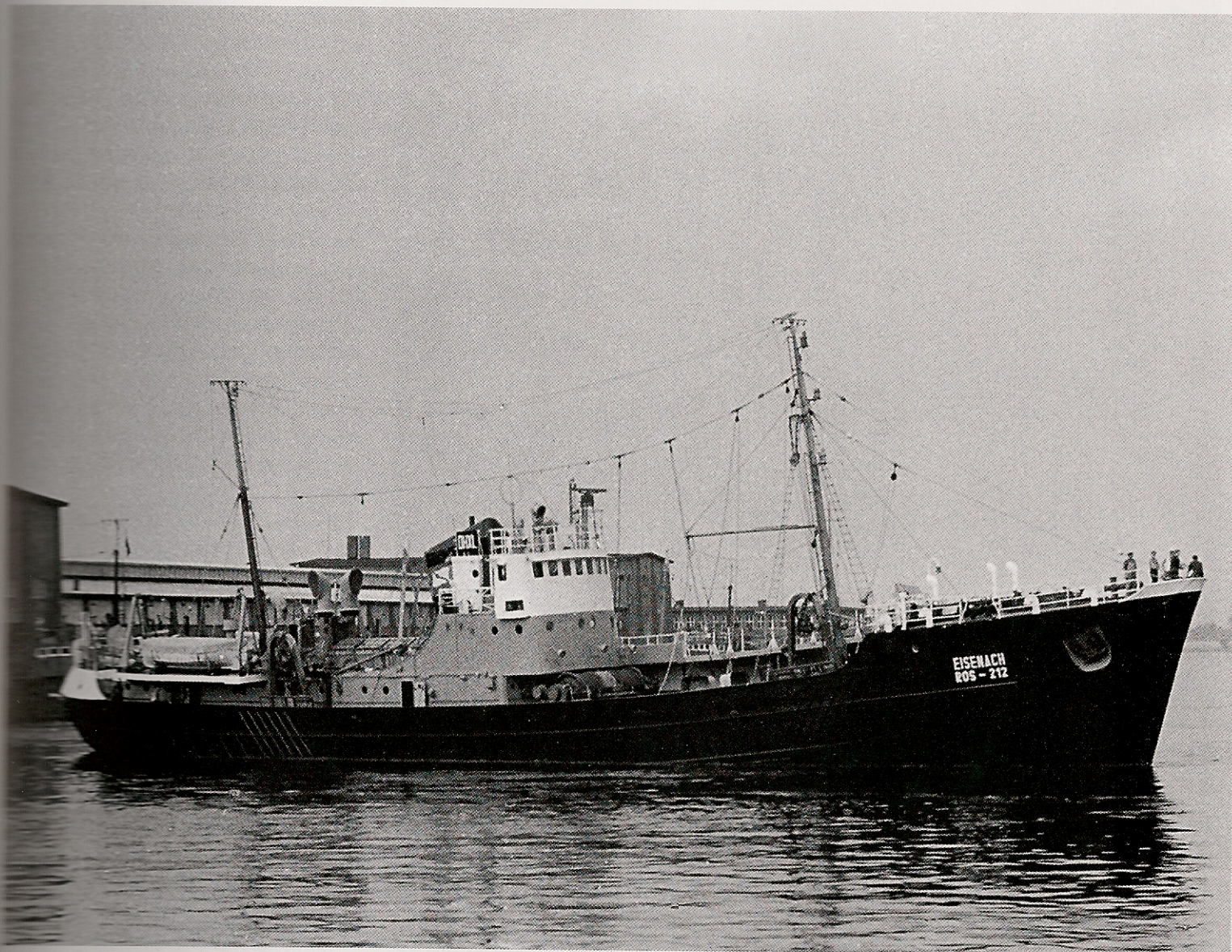
Foto: Sammlung Dietrich Show

TECHNISCHE DATEN	
BRT	255
Länge (m)	38,50
Breite (m)	7,20
Tiefgang (m)	2,70
Geschwindigkeit (kn)	9
Leistung (PS)	300
Leistung (kW)	220
Besatzung (Mann)	18
Fahrstrecke (sm)	6.300

BAUDATEN			
NAME	WERFT	IN DIENST	AUSSER DIENST
Karl Liebnecht (ROS 105)	VEB Elbewerft Boizenburg	1956	06.08.1989



# Fischereiforschungsschiff „Eisenach“ 1955



ROS 212 „Eisenach“, ein „Seitentrawler Typ II“, hier im Fischkombinat Rostock

Foto: Heinz Wenzel, Sammlung Dietrich Strobel

TECHNISCHE DATEN	
BRT	670
Länge (m)	58,53
Breite (m)	9
Tiefgang (m)	3,94
Geschwindigkeit (kn)	11,50
Leistung (PS)	920
Leistung (kW)	677
Besatzung (Mann)	20
Wannendeckel (sqm)	16.000

**D**er Seitentrawler „Typ II“ wurde zwischen den Jahren 1959 und 1963 als Fischereiforschungsschiff verwendet. Zu diesem Zeitpunkt gab es noch keine speziellen Forschungsschiffe, weshalb man auf Fangfahrzeuge zurückgriff und diese mit zusätz-

lichen Geräten ausstattete. Er wurde vorwiegend im Nordwestatlantik eingesetzt, ging aber anschließend wieder als normales Fischfangschiff nach Rostock zurück, da das Forschungsschiff „Ernst Haeckel“ in Dienst gestellt wurde.

BAUDATEN			
NAME	WERFT	IN DIENST	AUSSER DIENST
Eisenach (ROS 212)	Schiffswerft Neptun, Rostock	1959	1963 als Forschungsschiff

# Fischereilehrschiff Typ „Neues Deutschland“ 1951



SAS 200 „Neues Deutschland“, ein Ausbildungskutter

Foto: Archiv Claus Rothe

Das Schiff mit dem propagandistischen Namen „Neues Deutschland“ war das größte nach 1945 in Deutschland gebaute Holzschiff und diente der Betriebsberufsschule der VVB Fischwirtschaft Sassnitz-Dwasieden als Ausbildungsschiff. Der Kutter war bis 1957 Stammschiff der Lehrflotte gewesen und bildete jährlich etwa 180 Lehrlinge aus. Der Kutterführer Willy Broschewitz hatte bereits auf normalen Kuttern Lehrlinge ausgebildet und konnte trotz erheblicher Lohneinbußen als Kapitän für das Lehrschiff gewonnen werden. In der siebenjährigen Dienstzeit konnten über 1.000 Lehrlinge Praxiserfahrung an Bord bei der Ausbildung sammeln.

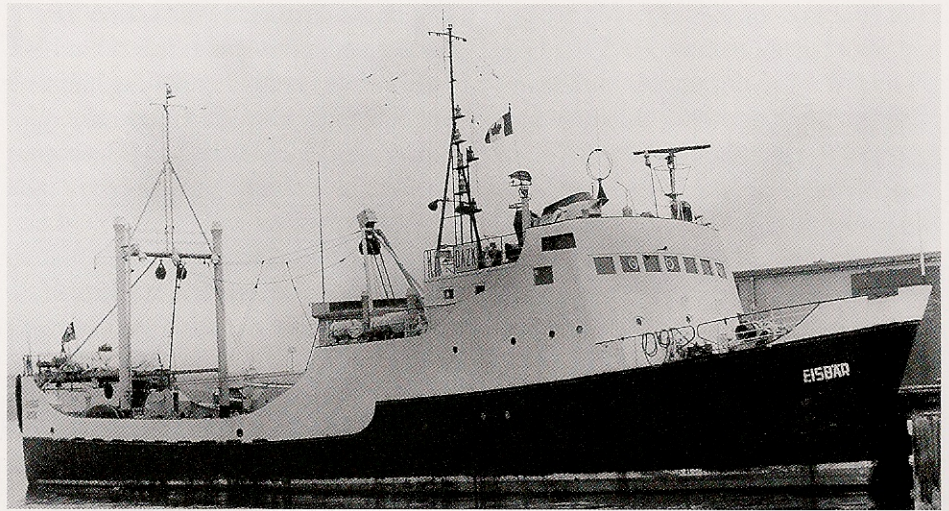
Ab dem 31.12.1957 wurde der Kutter als Fischereiforschungsschiff „Professor Henking“ (ROS M 205) eingesetzt, um schließlich im Jahr 1961 an die VEB Geophysik Leipzig Geophysika zu wechseln. Dabei wurde ein zusätzliches Deckhaus installiert, das die Vermessung auf 194 BRT erhöhte. 1968 wurde er zum Schulschiff „Walter Steffens“ der Gesellschaft für Sport und Technik. Am 1.1.1972 übernahm ihn die DEUTFRACHT wieder als Schulschiff und ab dem 22.2.1977 wurde er Wohnschiff im Rostocker Hafen.

TECHNISCHE DATEN	
BRT	175
Länge (m)	32
Breite (m)	7,30
Tiefgang (m)	2,50
Geschwindigkeit (kn)	10
Leistung (PS)	300
Besatzung (Mann)	7
Auszubildende	16

BAUDATEN				
NAME	WERFT	STAPELLAUF	IN DIENST	AUSSER DIENST
Neues Deutschland	Bootwerft Richard Buchholz, Greifswald	04.04.1951	14.11.1951	07.12.1980

# Fischereiforschungsschiff „Eisbär“ 1963–1964

Die „Eisbär“ wurde am 28.3.1964 als erster Frosttrawler in Dienst gestellt und 1965 zum Forschungsschiff für das Institut für Hochseefischerei Rostock umgebaut. Das Schiff diente in den ersten Jahren vor allem für Untersuchungen der Meeres-Elektrofischerei. Als Maschine diente ein Viertakt-8-Zylinder-Dieselmotor.



Die „Eisbär“ während eines Einsatzes in Kanada

Foto: Sammlung Dietrich Strobel

TECHNISCHE DATEN	
BRT	616
tzw	403
Länge (m)	48,95
Breite (m)	10
Tiefgang (m)	3,50
Geschwindigkeit (kn)	12
Leistung (PS)	1.200
Leistung (kW)	736
Besatzung (Mann)	24
Wissenschaftler	6

BAUDATEN			
NAME	WERFT	IN DIENST	AUSSER DIENST
Eisbär	VEB Elbewerft Boizenburg	1965	29.05.1990

# Fischereiforschungsschiff „Clupea“ 1949

Bei der „Clupea“, vormals „Erfurt“ SAS 115 bzw. KAR 23 genannt, handelte es sich um einen 17-m-Holz-Kutter. Er wurde 1983 zum Forschungsschiff des Instituts für Hochseefischerei für den Ostsee-Nahbereich umgebaut. 1992 kam er schließlich zum Bundesamt für Ernährung und Forstwirtschaft.



Die „Clupea“ vor dem Rügendam am 3.8.1988

Foto: Claus Rothe

TECHNISCHE DATEN	
BRT	46
tzw	10
Länge (m)	17,60
Breite (m)	5
Tiefgang (m)	1,54
Geschwindigkeit (kn)	9
Leistung (PS)	200
Leistung (kW)	103
Besatzung (Mann)	3
Wissenschaftler	3

BAUDATEN		
NAME	IN DIENST	AUSSER DIENST
Clupea	01.01.1983	01.01.1992

# Fischereihilfsschiff „Dr. Friedrich Wolf“ 1954

TECHNISCHE DATEN	
BRT	79
Länge (m)	27
Geschwindigkeit (kn)	14
Leistung (PS)	440
Besatzung (Mann)	6

Die „Dr. Friedrich Wolf“ der VEB Boots- und Reparaturwerft Greifswald wurde als Fischereihilfsschiff für Sassnitz eingesetzt. Es konnte als Schlepper, Taucherschiff und Seenot-

schiff verwendet werden und kam nicht nur in der Ostsee, sondern auch in der Nordsee zum Einsatz. 1992 wurde es schließlich als Hafenschlepper nach Hamburg verkauft.

BAUDATEN		
NAME	IN DIENST	AUSSER DIENST
Dr. Friedrich Wolf (SAS 269)	27.04.1954	1992

# Fischereihilfsschiff „Robert Koch“ 1955–1956

Um Fischereifangflotten und ihre Besatzungen auf weiter entfernten Fangplätzen versorgen zu können, ließ die DDR die „Robert Koch“ bauen, bei der es sich um ein Einschraubenschiff mit Eisverstärkung handelte. Es diente vor allem der medizinischen Versorgung der Fischer, hatte aber auch Werkstätten und Ersatzteile an Bord. Als Maschine kam ein Viertakt-8-Zylinder-Dieselmotor der VEB Görlitzer Maschinenbau zum Einsatz und für die Stromerzeugung gab es je ein 65- und ein 90-kW-Aggregat.

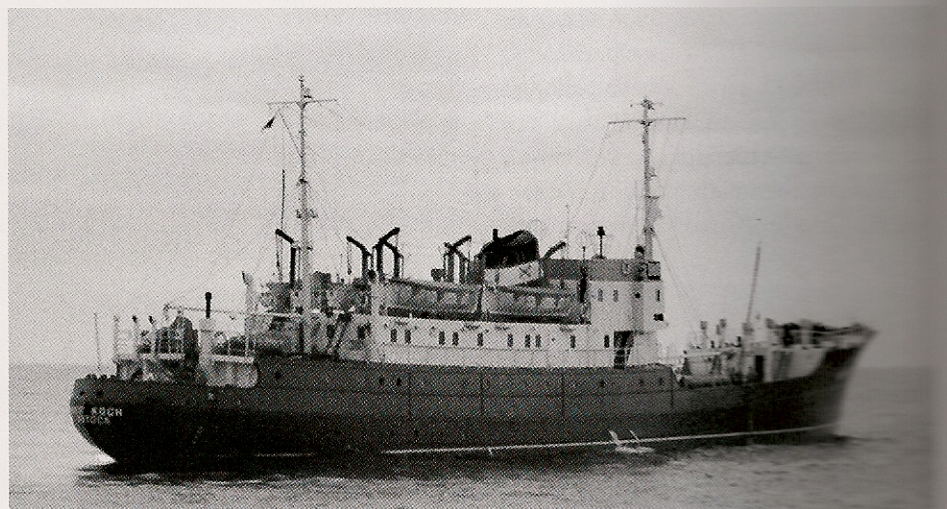
Die medizinische Ausrüstung umfasste 14 Betten, einen OP-Raum, Verbands-, Behandlungs-, Röntgen- und Zahnbehandlungsraum. An Bord befanden sich ein Arzt, ein Assistenzarzt und zwei Heilgehilfen. Zur technischen

Ausrüstung gehörten eine Tischlerei, eine mechanische Werkstatt, eine Schmiede und eine Elektrowerkstatt. Zusätzlich hatte sie außerdem eine Fischereiausrüstung für Forschungs- und Lehrzwecke dabei.

An Vorräten transportierte sie in einem 150 m<sup>3</sup> großen Laderaum Proviant für die Fangfahrzeuge, Ersatzteile, Reserveteile für die Fanggeräte, 24 m<sup>3</sup> Frischwasser und viele Kleinigkeiten.

Durch ihren Einsatz konnten die Fangschiffe länger im Fanggebiet bleiben und die Besatzungen erhielten eine vernünftige medizinische Versorgung. In den 70er-Jahren diente die „Robert Koch“ auch als Zubringerschiff zwischen St. Georgs-Bank und Havanna für den Austausch der Besatzungen. 1979 wurde sie außer Dienst gestellt, da es mittlerweile genügend große Fang- und Verarbeitungsschiffe gab.

TECHNISCHE DATEN	
BRT	1.093
tdw	535
Länge (m)	66,10
Breite (m)	9,70
Seitenhöhe (m)	6
Tiefgang (m)	4,50
Geschwindigkeit (kn)	13,50
Leistung (PS)	2.340
Leistung (kW)	1.720
Besatzung (Mann)	45
Patienten	14



„Robert Koch“

Foto: Archiv Class-Info

BAUDATEN			
NAME	WERFT	IN DIENST	AUSSER DIENST
Robert Koch	VEB Mathias-Thesen-Werft	18.07.56	22.12.79

# Fischereiforschungsschiff Typ „Ernst Haeckel“ 1962–1963

Das Institut für Hochseefischerei und Fischverarbeitung bestellte dieses Forschungsschiff, um damit neue Fanggründe zu erschließen und die Verlagerung von Fischbeständen, Fangtechniken, Verarbeitungstechniken zu testen und biologische Untersuchungen durchführen zu können.

„Ernst Haeckel“ war fast weltweit im Einsatz. Die Maschine war ein so-

genannter „Vater-und-Sohn-Antrieb“ mit einem 677 kW starken Vater-Motor und einem Sohn-Motor mit 367 kW Leistung von VEB Görlitzer-Maschinenbau. Die Spezialausrüstung umfasste auch zwei ozeanografische Winden von 6.000 und 1.000 m Tiefe, eine Thermometerwinde für 1.000 m, Unterwasserfernsehen, Labors und eine Wetterbeobachtungsstation.

TECHNISCHE DATEN	
BRT	1.616
Länge (m)	67,95
Breite (m)	11,80
Tiefgang (m)	4,50
Geschwindigkeit (kn)	11,50
Leistung (PS)	1.420
Leistung (kW)	1.044
Besatzung (Mann)	31
Wissenschaftler	18

BAUDATEN				
NAME	WERFT	STAPPELLAUF	IN DIENST	AUSSER DIENST
Ernst Haeckel	Mathias-Thesen-Werft, Wismar	28.04.1962	17.05.1963	06.06.1983

# Fischereiforschungsschiff Typ „Ernst Haeckel II“ 1987

Als letztes Schiff der „Gefrier-Attrawler“-Serie wurde diese spezielle Abwandlung für Forschungszwecke in Dienst gestellt. Es erhielt eine moderne Ausrüstung mit ozeanografischen Winden, mehreren Labors und Unterwasserkameras. 1992/93 wurde sie als Inspektionsschiff der EG in der Fishery Patrol verwendet. 1994 wurde sie aufgelegt und 1995 zum Fischfangsschiff zurückgebaut, um als Trawler „MIO“ eingesetzt zu werden, da sie für Forschungsaufgaben nicht mehr benötigt wurde.



„Ernst Haeckel II“

Foto: Ralf Gierke

BAUDATEN				
NAME	WERFT	STAPPELLAUF	IN DIENST	AUSSER DIENST
Ernst Haeckel II	VEB Volkswerft Stralsund	1987	29.10.1987	1992 EG Inspektionsschiff

TECHNISCHE DATEN	
BRT	1.949
Länge (m)	62,20
Breite (m)	13,80
Tiefgang (m)	5,22
Geschwindigkeit (kn)	12,50
Leistung (PS)	2.400
Leistung (kW)	1.764
Besatzung (Mann)	30
Wissenschaftler	10