

Innenumschlag Die „Fritz Heckert“ war nach der „Völkerfreundschaft“ das **zweite** Passagierschiff der DDR. Oder das erste in der DDR für die DDR gebaute Übersee-Passagierschiff.
(Die ersten in der DDR gebauten Küstenfahrergastschiffe waren die Seebäderschiffe Typ „Seebad Ahlbeck“ der Schiffswerft „Edgar André“, Magdeburg, s. im Buch Seite 96.)

Seite 13 Auf dem Foto oben ist **MS „Erfurt“ (2)** zu sehen, statt wie in der Bildunterschrift zu lesen „Steckenpferd“. Hier ein Foto der „Steckenpferd“:



Das in der 1. Auflage des Buches abgebildete Foto der „Erfurt“ (2) auf dieser Seite gehört eher zum Kapitel **Semicontainerschiff „Typ Meridian-II“ 1978-1980**. Oder das Foto der „Erfurt“ (2) verbleibt hier als Darstellung des Fortschritts im Gegensatz zum links abgebildeten ersten Dampfer „Vorwärts“, sollte dann aber die passende Bildbeschreibung erhalten.

Seite 13 Im Text wird von 9 Schiffen (5 Frachter, 3 Tanker und 1 Passagierschiff) geschrieben, welche über die „Steckenpferd-Bewegung“ beschafft wurden. Es wurden jedoch nur **sieben** Schiffe, davon **vier** Frachter (MS „Steckenpferd“, „Kap Arkona“ (1), „Stubbenkammer“, und „Stoltera“) sowie **drei** Tanker (MT Schwarzheide“ (1), „Lützkendorf“ (1) und „Rositz“) direkt durch Steckenpferd-Gelder erworben – Quelle: Kpt. Gerd Peters in „Voll Voraus“, Mai 2007.

Seite 13 Im Text ist die Rede von 22 Kümo des Typs 840, es waren jedoch insgesamt **25** Stück, von denen **23** zur DSR kamen, **zwei** gingen als Spende direkt nach Vietnam.

Seite 14 Zum besseren Verständnis wäre im nachfolgenden Textteil der Verweis auf die Gründung des KSH angebracht: „1974 wurde diese zweite Reederei **im Rahmen der Gründung des ‚VEB Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft‘** aufgelöst und ...“

Seite 16 In der Bildunterschrift zur „Riesa“ muss die **(2)** hinter die Anführungsstriche rücken, denn der Zusatz gehört nicht zum Namen. Die Typenbezeichnung lautet richtig **OBC/MBC**.

Seite 21 In der Bildunterschrift und im Text lautet die Typenbezeichnung richtig **„Meridian-II“**.

Seite 23 Das Foto unten zeigt die „Vogtland“ **(2)**.

Seite 24 Die Bildunterschrift könnte ergänzt werden: **“... nach dem Umbau zum Metallfrachter“** (also nach dem kompletten Rückbau des Ladegeschrirrs).

- Seite 25 Im Text ist von einer modernisierten Fährlinie Mukran – Klaipeda die Rede, jedoch wurde diese Fährverbindung mit großem Aufwand **neu aufgebaut** und nicht nur modernisiert. Im Text zur Fährlinie Mukran – Klaipeda wird weiterhin von einer Stornierung des dritten geplanten DDR-Fährschiffs aus Kostengründen geschrieben, tatsächlich wurde das 3. Schiff nach der Wende **auf Grund des durch die DM-Einführung rapide gesunkenen Warenverkehrs zwischen der SU und der DDR** storniert. Im weiteren Text ist von 49 Schiffen die Rede, die nach der Privatisierung der DSR 1993 auf die Nachfolgegesellschaften bzw. deren Beteiligungen übergingen. In der zugehörigen Tabelle, die sich wahrscheinlich auf den Stichtag 01.01.1994 bezieht, sind jedoch nur 43 Schiffe genannt. Es fehlen hier 6 Schiffe für die Gesellschaft „Euroseabridge“ (insgesamt 6x Ro-Ro und 2x EGF).
- Seite 28 Im Text ist angegeben, dass kleine Fischerboote an die LPG abgegeben wurden, wir denken, dass die **FPG** gemeint sind.
- Seite 29 Das Fischereiforschungsschiff heißt nicht „Ernst Heckel“, sondern „Ernst **Haeckel**“.
- Seite 31 Der Eisbrecher heißt nicht nur „Jantzen“, sondern „**Stephan** Jantzen“.
- Seite 31 In der Fotounterschrift steht geschrieben, dass sich die DDR-Werften auf den Bau von Baggern spezialisierten. Das ist verfälschend, man könnte denken, alle DDR-Werften bauten fast nur Baggerschiffe. Z.B. war die Volkswerft auf den Bau von Fischereischiffen spezialisiert und die Peenewerft auf Marineschiffe – ganz zu schweigen von den drei Großwerften. Man sollte hier vielleicht die beiden Worte „**unter anderem**“ verwenden.
- Seite 32 Beim Lesen des Textes zur Geschichte der DSR kann man annehmen, dass es das KSH bereits 1951 gab, es wurde aber erst am **01.01.1974** gegründet
- Seite 33 Bei der Nennung der Häfen fehlt **Wolgast** komplett, obwohl dort zumindest Kümo abgefertigt wurden (und noch werden).
- Seite 33 Bei der Nennung der Schnellverbindungen im Zusammenhang mit den Fährhäfen fehlt **Dänemark**. Nach Finnland gab es damals keine Fährverbindungen, sondern Frachtschiff-Linienfahrten. Siehe www.seeleute-rostock.de/?Dossier07
- Seite 35 Der Hersteller von Schiffskränen hieß „VEB Klement-Gottwald**d**-Werke“.
- Seite 39 Im Text muss es richtig heißen: „Sie wurde ... Schiff des **s** VEB Deutsche ...“. Eine Nutzung u.a. als Museumsschiff, wie im Text angegeben, ist nicht ganz zutreffend. Es wurde zur sinnvollen Freizeitgestaltung der Kinder genutzt unter Beibehaltung eines Teiles der historischen Ausstattung, was jedoch nicht den Begriff „Museumsschiff“ rechtfertigt (schön wär's gewesen, wenn es das nach 1989 geworden wäre ...).
Berichtigung des letzten Satzes: „Der Funkraum befand sich in einem Aufbau hinter dem Schornstein, **und der Maschinenraum mit den Kohlebunkern, die Brücke sowie die Mannschaftsräume waren in und unter dem mittschiffs angeordneten Aufbau installiert. Im Bug unter der Back wurden Vorräte gelagert.**“
DS „Vorwärts“ wurde am **13.10.1950** (noch für die DSU) auf diesen Namen getauft und in Dienst und am **26.10.1954** durch die DSR außer Dienst gestellt (Lebenslauf-Tabelle).
- Seite 40 In der Lebenslauf-Tabelle zum MS „Steckenpferd“ ist dieses irrtümlich als „Hennigsdorf“ benannt.
Die beiden Schiffe von Doxford, „Steckenpferd“ und „Thomas Müntzer“ (S. 41), hatten 3-Zylinder-**Gegenkolben**-Diesel, nicht nur 3-Zylinder-Diesel.
Technische Daten: Länge (m) **133,90**

- Seite 40 MS „Usedom“, Leistung in (kW) passt nicht zu der in (PS). Entweder 3.900 PS / **2.939** kW oder **4.800** PS / 3.529 kW. Die 4.800 PS sind im DSR Schiffstypenkatalog von 1965 zu lesen, dagegen die 3.900 PS in allen anderen Quellen. Im Zweifelsfall sollten die Mehrfachnennungen herangezogen werden. Desweiteren: BRT **3.453** (Sie wurde nur als Schutzdecker betrieben.) Sie sank nicht vor Spanien, sondern geriet in Brand, wurde von der Besatzung aufgegeben und strandete bei Derna/Libyen.
- Seite 41 Die korrekten technischen Daten der "Thomas Müntzer":
BRT **5.345** tdw **9.011** Länge (m) **133,90** Breite (m) **16,50** Tiefgang (m) **7,80** Geschwindigkeit (kn) **10,5** Leistung (PS) **2.400** (kW) **1.765** Besatzung (Mann) **34** Passagiere **0**.
- Seite 42 Die Kapitelüberschrift mag besser so lauten:
Fracht- und Lehrschiffe Typ „Theodor Körner“ (1) 1938.
In der Kapitelüberschrift zu den zwei Ausbildungsschiffen fehlt hinter dem Schiffsnamen die **(1)**. Hier sollte die gleiche Bezeichnung wie bei MS „Georg Büchner“ gewählt werden (Fracht- und Lehrschiff). Womit dieses Kapitel zur „Georg Büchner“ und der im Buch fehlenden „J.G.Fichte“ (s. TV-Serie „Zur See!“) gehörte.
In der Lebenslauf-Tabelle fehlt hinter beiden Schiffsnamen die **(1)**.
- Seite 43 In der Kapitelüberschrift zum DS „Ernst Moritz Arndt“ fehlt die **(1)**, gleichfalls in der Lebenslauf-Tabelle.
Das Foto zeigt nicht wie in der Bildunterschrift angegeben die „Ernst-Moritz-Arndt“ **(1)**, sondern das Kühlschiff „Ernst-Moritz-Arndt“ (2) 1988 - siehe Foto Seite 124.
Unten mitgegebenes Foto von Hans Bernd Rost zeigt das DS „Ernst Moritz Arndt“ (1) – hier 1968 im Überseehafen Rostock:



© 1968 Hans-Bernd Rost / 2010 Seeleute Rostock e.V.

Der erste Satz im letzten Textabsatz ist wohl eine freie Interpretation zum irrtümlich verwendeten Foto der „Ernst Moritz Arndt“ (2). Er trifft schlichtweg nicht zu, wie das obige Foto aus dem Jahr 1968 zeigt (1968 = Außerdienststellung).

- Seite 44 In der Kapitelüberschrift zum MS „Kap Arkona“ fehlt das Wort „**Typ**“.
In der Kapitelüberschrift und der Lebenslauf-Tabelle des MS „Kap Arkona“ fehlt jeweils hinter dem Schiffsnamen die **(1)**.
"... Kreuzerheck, Back, Poop, Brückenaufbau und Mittschiffs." macht wenig Sinn.
Richtiger: **"... Back, mittschiffs angeordnetem Brückenaufbau, achterem Deckshaus und Kreuzerheck."**

- Seite 45 Der vorherige Name des MS „Dahme“ war nicht nur „Gerd“ sondern „**Gerd Torm**“. Weiterhin war das Indienststellungsdatum der **20.10.1964** (Lebenslauf-Tabelle).
- Seite 45 In der Kapitelüberschrift zum MS „Tollense“ fehlt das Wort „**Typ**“.
- Seite 46 In der Lebenslauf-Tabelle des MS „Vogtland“ fehlt hinter dem Schiffsnamen die **(1)**.
- Seite 47 In der Kapitelüberschrift sowie im Text zum MS „Kap Arkona“ **(2)** muss die **(2)** hinter die Anführungsstriche rücken, denn der Zusatz gehört nicht zum Namen, ebenfalls im Verweis auf die „Kap Arkona“ **(1)**.
- Seite 47 Die Beschreibung der „Elster“ sollte richtigerweise so zu lesen sein:
... eine **lange** Back, **mittschiffs** liegende, niedrige Aufbauten mit ...

- Seite 48 Das Bild im Buch zeigt Großschiffsneubauten der Warnow-Werft ab 1963 für den Export mit „Warnow“ als zeitweiligem Werftnamen. Die hier zu beschreibende "Warnow" war aber ein mittleres Gebrauchttonnageschiff, 1952 in Hamburg gebaut und 1962 zur DSR gekommen. S. www.seeleute-rostock.de/?Ankaeuft. Unten ein Foto der hier gemeinten „Warnow“ von Manfred Standke († 2011) aus dem Jahr 1962 in Sfax/Tunesien:



- Seite 48 Neuere Erkenntnis: MS „Elbe“ und MS „Darss“ waren zwei doch recht verschiedene Schwesterschiffe. Siehe auch: www.seeleute-rostock.de/?Ankaeuft
- Seite 49 In der Lebenslauf-Tabelle des MS „Stralsund“ fehlt hinter dem Schiffsnamen die **(1)**.
- Seite 50 In der Kapitelüberschrift zum MS „Stralsund“ **(2)** muss die **(2)** hinter die Anführungsstriche rücken, denn der Zusatz gehört nicht zum Namen. Im Text fehlt der Zusatz **(2)**.
- Seite 50 MS „Recknitz“ könnte mit Zusatz **(1)** versehen werden, da es zwischen 1974 und 1987 bei der DSR einen Schlepper/Versorger gleichen Namens gab, der jedoch im Buch nicht erwähnt ist.
- Seite 51 Im Text zu den beiden Dampfschiffen könnte bei DS „Rostock“ der Zusatz **(1)** genannt sein. In der Lebenslauf-Tabelle könnten beide Schiffsnamen mit **(1)** ergänzt sein, da sie später für zwei Motorschiffe (MS, je 1 Typ AFRIKA und Typ XD) wiederholt verwendet wurden.

- Seite 53 In der Kapitelüberschrift, im Text und In der Lebenslauf-Tabelle des MS „Hiddensee“ fehlt hinter dem Schiffsnamen die **(1)**.
Außerdem könnte in der Kapitelüberschrift das Wort „Typ“ entfallen, da bei der DSR nur ein derartiges Schiff vorhanden war.
- Seite 54 Die Lebenslauf-Tabelle des DS „Thälmann-Pionier“ sollte berichtigt werden:
- Schiffsname **mit Bindestrich**
- Bau-Nr. **261** (Ifd. Werftnr. 930)
- Stapellauf **11.08.1956**
- in Dienst **15.03.1957**
- außer Dienst **13.10.1970**.
Außerdem könnte in der Kapitelüberschrift das Wort „Typ“ entfallen, da bei der DSR nur ein derartiges Schiff vorhanden war.
Allerdings entstammt es der Neptunwerft-Serie **Frachter "Christo Botev"** (nur zwei Schiffe).
- Seite 55 Vom Typ IV wurden nicht nur 14, sondern **15** Schiffe gebaut. Das letzte Schiff mit Bau-Nr. 315 war die „Sierra Maestra“ für Kuba (Bau-Nr. 315 Stapell. 26.08.1961, i.D. 20.12.1961, a.D. vermutlich 1982). Bei der Nennung der MS „Dresden“ und „Karl-Marx-Stadt“ fehlt jeweils der Zusatz **(1)**.
- Seite 56 Bei der Nennung der Schiffe „Dresden“, „Magdeburg“, „Halle“ und „Halberstadt“ fehlt jeweils der Zusatz **(1)**.
- Seite 57 In der Lebenslauf-Tabelle der Typ IV-Schiffe sollten folgende Daten berichtigt werden:
„Frieden“ Stapell. **14.01.1956**
„Freundschaft“ Stapell. **01.06.1956**
„Dresden“ **(1)** Stapell. **18.04.1957** a.D. **16.12.1969**
„Berlin“ **(1)** a.D. **25.06.1980**
„Magdeburg“ **(1)** Stapell. **22.12.1957**
„Erfurt“ **(1)** Stapell. **30.10.1958**
„Leipzig“ **(1)**
„Halle“ **(1)**
„Schwerin“ **(1)**
„Karl-Marx-Stadt“ **(1)**
„Halberstadt“ **(1)**.
„Völkerfreundschaft“ und „Solidarität“ könnten entfallen, weil es keine DDR-Seeschiffe waren.
- Seiten 55-57 Bei den Typ IV könnte im Text erwähnt werden, dass die zwei Schiffe für China auch mal „Zeromski“, Gdynia, und „Dukla“, Praha, hießen.
Siehe auch: www.seeleute-rostock.de/?2003VV06, „Im Schiffsregister geblaettert: Verbleib der Typ IV Schiffe“.
- Seite 60 In der Kapitelüberschrift zum MS „Unstrut“ fehlt das Wort „**Typ**“.
- Seite 61 In der Lebenslauf-Tabelle des MS „Altmark“ könnten als Bauwerft **(Rumpf)** Valmet Oy, Helsinki, und als **Fertigungswerft Langesund (Norwegen)** genannt werden.
- Seite 63 Die Kapitelüberschrift zum MS „Weida“ könnte lauten **Frachtmotorschiff „Typ Schwarza“**, da diese noch vor der „Weida“ zur DSR kam.
- Seite 64 Die Kapitelüberschrift zu den „Vogel“-Framos sollte lauten **Frachtmotorschiff „Typ Framo ALBATROS“**, gemäß der Bauwerft-Typenliste. Eine Typenbezeichnung „Framo 517“ ist uns eigentlich unbekannt. Zumal erst das zweite Schiff der Serie die Bau-Nr. 517 innehatte.
Technische Daten: BRT **983,30/1.824,17**
In der Lebenslauf-Tabelle müssten folgende Daten berichtigt werden:
MS „Bussard“ a.D. **23.12.1985**
MS „Condor“ a.D. **07.11.1986**.

- Seite 69 MS „Max Reichpietsch“ wurde im **März 1986** in Shanghai verschrottet und nicht erst 1987 nach China verkauft.
Bei MS „Käthe Niederkirchner“ ist der Untergang um ein Jahr auf 1964 vorverlegt worden (richtig: 1965).
Weiterhin müssten in der Lebenslauf-Tabelle folgende Daten berichtigt werden:
MS „Käthe Niederkirchner“ a.D. 23.08.1965
MS „Mathias Thesen“ a.D. **16.07.1987**.
- Seite 69 Zum Untergang „Fiete Schulze“, die Untergangsposition ist nicht bei den Azoren, sondern etwa 45° N und 10° W, und das ist in der südlichen Biskaya. Auch ging keine Ladung über Bord, sondern die Ladung (Eisenmasseln) war in den Luken übergegangen.
- Seite 70 Die Bauwerft für MS „Franz Stenzer“ war **„Mitsubishi Shipbuilding“ Tamano** (Japan).
- Seite 71 In der Kapitelüberschrift fehlt das Wort **„Typ“**.
Das offizielle Sinkdatum des MS „Karlshorst“ ist der **27.10.1977** (damit auch a.D.-Datum in Lebenslauf-Tabelle), und das Schiff war nicht vor der russischen Küste gesunken, sondern wurde vorher noch in den **norwegischen Nappstraumen-Fjord** (Lofoten) geschleppt.
- Seite 72 In der Kapitelüberschrift zum MS „Eichsfeld“ fehlt das Wort **„Typ“**. In der Reederei waren diese drei Schiffe auch als „Holland-Framo“ bekannt.
In der Lebenslauf-Tabelle des MS „Fläming“ müsste das Datum der Außerdienststellung berichtigt werden: **29.12.1989**.
- Seite 73 Im Text muss beim MS „Rostock“ (2) die **(2)** hinter die Anführungsstriche rücken, denn der Zusatz gehört nicht zum Namen.
- Seite 74 In der Lebenslauf-Tabelle der XD-Schiffe müssten folgende Daten berichtigt werden:
MS „Blankenburg“ a.D. **12.09.1990**
MS „Bernburg“ a.D. **22.04.1990**
MS „Schwarzburg“ Stapell. **20.10.1967** a.D. **04.10.1990**
MS „Oranienburg“ **(1)**
MS „Nienburg“ Stapell. **24.12.1968 ?**
MS „Freyburg“ a.D. **25.02.1993**
MS „Magdeburg“ **(2)**
- Seite 76 In der Lebenslauf-Tabelle der „Typ Afrika“-Schiffe müssten folgende Daten berichtigt werden:
MS „Sonneberg“ i.D. **31.05.1969**
MS „Stollberg“ i.D. **31.05.1970**.
- Seite 77 Kapitelüberschrift: Frachtmotorschiff „Schnellfrachter Typ I“ 1971/72.
Im zweiten Satz des Textes mag zu lesen sein: „... den Bau der indischen Schiffe **der Nachfolgeserie Typ INDIK** verwendet.“
In der Lebenslauf-Tabelle des MS „Friedrich Engels“ müsste das Datum der Außerdienststellung berichtigt werden: **15.01.1991**.
- Seite 78 In der Kapitelüberschrift fehlt das Wort **„Typ“**.
- Seite 79 Der Hersteller der Schiffskräne hieß **„VEB Klement-Gottwald-Werke Schwerin“**.
- Seite 80 In der Kapitelüberschrift fehlt das Wort **„Typ“**.
Der Haftminenanschlag auf MS „Arendsee“ war am **30.07.1984**.
In der Lebenslauf-Tabelle der Poseidon 280-Schiffe müssten weitere Daten berichtigt werden:
MS „Kölpinsee“ a.D. **19.10.1992**
MS „Schwielowsee“
MS „Trenntsee“ fehlt: Bau-Nr. **289** Stapell. **17.05.1980** i.D. **31.08.1980** a.D. **14.07.1993**.
- Seiten 78 - 80 Die DSR und auch die Bauwerft führten alle 19 Schiffe dieser Bauart übrigens offiziell nur unter einer Typserienbezeichnung: „POSEIDON“. Die Unterteilung in „POSEIDON-271“ und „POSEIDON-280“ war wohl im Reederei-Volksmund entstanden.

- Seite 81 In der Kapitelüberschrift fehlt das Wort „**Typ**“.
Die Angaben zu den Schwingbäumen sind zu ungenau. Die Umschlagrüstung bestand aus insgesamt einem 20-t-Schwingbaum und vier 40-t-Schwingbäumen. Die zwei 1-t-Ladebäume dienten lediglich der Selbstversorgung.
- Seite 82 In der Lebenslauf-Tabelle der „Neptun 421“-Schiffe müssten folgende Daten berichtigt werden:
MS „**Fliegerkosmonaut der DDR** Sigmund Jähn“ a.D. **16.01.1996**
MS „Pasewalk“ a.D. **03.01.1996**
MS „Crimmitschau“ i.D. **31.12.1979** a.D. **14.02.1996**
MS „Glauchau“ i.D. **30.04.1980** a.D. **18.12.1995**.
- Seite 83 In der Beschreibung der Kümo „Typ 500“, speziell der „Timmendorf“, wird die Peene-Werft fälschlicherweise nach Warnemünde verlegt. Richtig: **Wolgast**.
- Seite 84 Im Text zu den Kümo „Typ 500“ der Peene-Werft ist die Aussage zum Verkauf an die UdSSR zu ungenau. Man sollte hier vielleicht das Wort „**größtenteils**“ verwenden, denn MS „Greifswald“ (1) ging nicht an die SU.
Weiterhin standen auch nicht alle diese Schiffe bis Anfang der 80-er Jahre im Einsatz. Z.B wurden die ehemaligen MS „Anklam“ bereits 1962 und „Sassnitz“ (2) 1979 verschrottet. Man sollte hier vielleicht das Wort „**meist**“ verwenden.
In der Lebenslauf-Tabelle der Kümo „Typ 500“-Schiffe müssten folgende Daten berichtigt werden:
MS „Wolgast“ **(1)**
MS „Greifswald“ **(1)**
MS „**Ostseebad** Wustrow“ i.D. **24.11.1955**
MS „Sassnitz“ (2) i.D. **08.12.1955**
MS „Timmendorf“ a.D. **13.07.1962**
MS „**Pe**enemünde“.
- Seite 85 Die 1600-er Kümo werden in anderen Quellen als „normale“ Frachter angegeben – hier liegt sicherlich ein Grenzfall vor, der vielleicht entsprechend erwähnenswert wäre.
- Seite 85 Vorschlag Kapitelüberschrift: **1500-tdw-Küstenmotorschiff MS „Dornbusch“ 1958**
Auch das 1500-er Kümo wird in anderen Quellen als „normaler“ Frachter angegeben – hier liegt ebenfalls solch ein Grenzfall vor, der vielleicht entsprechend erwähnenswert wäre.
Weiterhin wird im Textteil ausgesagt, das Schiff **gilt** „seitdem als verschollen bzw. untergegangen.“ Das Schiff sank wohl bei schwerem Sturm, nach Schlagseite und Feuer im Maschinenraum im Februar **1978** vor Griechenland (südlich Insel Santorini).
Die Kümo 840 auf dem Bild liegen nicht in der MTW, sondern im Wismarer Holzhafen gegenüber dem Baumhaus. Zudem ist das Foto an dieser Stelle fehl am Platze.

Hier ein Foto der „Dornbusch“ von Peter Pietsch:



Foto: Peter Pietsch, via eMail / www.seeleute-rostock.de

- Seite 86 Im Text zu den Kümo 1000-Schiffen fehlt hinter MS „Wolgast“ der Zusatz **(2)**.
In der Lebenslauf-Tabelle müssten folgende Daten berichtigt werden:
MS „Barth“ a.D. **28.03.**1991
MS „Wolgast“ (2) a.D. **16.05.**1991.
- Seite 88 In der Lebenslauf-Tabelle der Kümo 840-Schiffe müssten folgende Daten berichtigt werden:
MS „Capella“ i.D. **25.05.**1961
MS „Bellatrix“ a.D. 30.12.1984 als Kümo / ab 01.02.1985 DSR-Werkstattschiff in Wismar /
08.05.1992 Abbruch in Belgien
MS „Malchin“ a.D. **06.02.**1991
MS „**Putbus**“ - bitte ohne Doppel-T
MS „Rerik“ i.D. **29.12.**1961
MS „Stavenhagen“ i.D. **29.12.**1961
MS „Ückermünde“ i.D. **31.03.**1962
MS „Vitte“ i.D. **31.03.**1963
MS „Vilm“ i.D. **29.04.**1963
MS „Waren“ i.D. **04.06.**1963
- Seite 90 In der Lebenslauf-Tabelle der Kümo 615-Schiffe müsste folgendes Datum berichtigt werden:
MS „Sellin“ i.D. **08.11.**1965.
- Seite 91 Vorschlag für die Kapitelüberschrift:
Küstenmotorschiff Typ „Container-Kümo 299“ 1969-1971
In der Lebenslauf-Tabelle der Kümo-Serie „Boltenhagen“ bzw. „Container-Kümo 299“ müssten folgende Daten berichtigt werden:
MS „Boltenhagen“ i.D. **23.01.**1970 a.D. **31.03.**1992
MS „Trinwillershagen“ a.D. **31.03.**1992.
Der Zusatz (2) bei MS „Nienhagen“ ist nicht zutreffend, da ein erstes Schiff gleichen Namens durch die DSR nicht in Dienst gestellt wurde, und somit der Eintrag mit der Bau-Nr. 274 auch nicht in die Lebenslauf-Tabelle gehört.

- Seite 92 Vorschlag für die Kapitelüberschrift:
Küstenmotorschiff Typ „Kümo 299“ 1970-1972
In der Lebenslauf-Tabelle müssten folgende Daten berichtigt werden:
MS „Zurow“ a.D. **01.01.1988**
MS „Züssow“ a.D. **01.01.1988**.
- Seite 92 Vorschlag für die Kapitelüberschrift:
Küstenmotorschiff Typ „Container-Kümo 499“ 1971-1972
Technische Daten BRT **494**
- Seite 94 MS „Völkerfreundschaft“ wurde **nicht** durch die Steckenpferdbewegung erworben – Quellen:
Kpt. Gerd Peters in „Voll Voraus“, Mai 2007 und gleicher Autor im Buch „Vom Urlauberschiff
zum Luxusliner“, 2005, Seiten 14/15.
- Seite 95 In der Kapitelüberschrift und im Textteil zum auf dieser Seite vorgestellten Schiff fehlt im
Namen das Kürzel für den Vornamen: **F**. Das Schiff führte, wie im Foto zu sehen, den Namen
„F. Freiligrath“, welcher für den Dichter und Freidenker Ferdinand Freiligrath steht. Es sollte
auch die Bezeichnung „Passagier- und Frachtmotorschiff“ gewählt werden.
In der Lebenslauf-Tabelle müssten folgende Daten berichtigt werden:
„F. Freiligrath“ (**1**); Stapellauf **14.03.1953**; In Dienst **25.01.1965**.
- Seite 97 In der Lebenslauf-Tabelle des MS „Fritz Heckert“ müsste das Datum der Außerdienststellung
berichtigt werden: **09.03.1971**.
- Seite 98 In der Lebenslauf-Tabelle des MS „Arkona“ müssten folgende Daten berichtigt werden: MS
„Arkona“ endgültiger Verkauf im **Febr. 2002**. Bis zu dieser Zeit befand sich das Schiff noch im
Eigentum der DSR-Nachfolgegesellschaften bzw. deren Beteiligungen. Als "Astoria" an
ASTORIA Shipping Ltd., Nassau, Bahamas, Mgrs. PASSAT Ltd.
Zur Hanse Sail 2010 wurde sie in Warnemünde als „Saga Pearl II“ (hier ist die "II" tatsächlich
Bestandteil des Schiffsnamens und gehört in die Anführungsstriche) seit Febr. 2010 bei der
Saga Cruises, Folkestone, UK, gesichtet:



2010 Andreas Basedow, Hamburg

Mai 2012, als QUEST FOR ADVENTURE für Saga Cruises, Folkestone, UK;
Ende 2013, wieder als SAGA PEARL II für Saga Cruises, Folkestone, UK - so im Sept. 2015
noch in Fahrt gesichtet: <http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=2326416>

Seite 99

In der Kapitelüberschrift zum EFS „Sassnitz“ muß die (3) durch eine **(1)** ersetzt werden, gleichfalls im Textteil. Da das Fährschiff von Anfang an durch die Deutschen Reichsbahn in Dienst gestellt und auch bereedert wurde, zählen hier gleiche Namensgebungen von DSR-Schiffen nicht.

Weiterhin sind in verschiedenen anderen Quellen folgende abweichende Zahlen angegeben: **30** Pkw, **1.017** Kurzstreckenpassagiere, **12** Kabinenplätze.

In der Lebenslauf-Tabelle müsste das Datum des Stapellaufs berichtigt werden: **12.07.1958**.

Foto und Bildunterschrift zeigen bzw. beschreiben statt des genannten Fährschiffs die 1989 in Dienst gestellte neue „Sassnitz“ (2). Hier ein Foto der „**Sassnitz**“ (1):



Seite 99

In der Kapitelüberschrift zum EFS „Warnemünde“ muss die (2) entfallen, gleichfalls in der Bildunterschrift. Da das Fährschiff ebenfalls von Anfang an durch die Deutschen Reichsbahn in Dienst gestellt und auch bereedert wurde, zählen auch hier gleiche Namensgebungen von DSR-Schiffen nicht.

Weiterhin war das EFS „Warnemünde“ nicht „von der Reichsbahn ... gebaut ...“, sondern „**für** die Reichsbahn ... gebaut worden“.

Außerdem sind in verschiedenen anderen Quellen folgende abweichende Zahlen angegeben: **326** m Gleislänge bzw. **140** Pkw, **800** Kurzstreckenpassagiere, **20** Kabinenplätze.

Seite 100

Zum EFS „Rügen“ sind in verschiedenen anderen Quellen folgende abweichende Zahlen angegeben: **80** Pkw, **48** Kabinenplätze.

In der Lebenslauf-Tabelle des MS „Rügen“ müssten folgende Daten berichtigt werden: Stapellauf **19.06.1971** a.D. **09.02.2005**.

Seite 101

In der Lebenslauf-Tabelle der EGF-321 könnten folgende Daten berichtigt werden:

MS „Mukran“ a.D. **01.01.1994** (DSR)

MS „Greifswald“ **(2)** a.D. **01.01.1994** (DSR).

Beide Schiffe wurden mit diesem Tag auf die Euroseabridge Eisenbahnfährschiffgesellschaft mbH Rostock übertragen und hatten seitdem wechselnde Eigentümer, Bereeder und Charterer. Sie sind 2011 noch in Fahrt.

Seite 102

In der Kapitelüberschrift zum MS „Maxhütte“ fehlt die **(1)**, gleichfalls im Text und in der Lebenslauf-Tabelle.

- Seite 102 Das MS „Zwickau“ wird in anderen Veröffentlichungen eher zutreffend als Erz-/Öl-Frachtschiff bezeichnet.
- Seite 103 In der Kapitelüberschrift zum MS „Riesa“ fehlt die **(1)**, gleichfalls in der Lebenslauf-Tabelle.
- Seite 103 In der Lebenslauf-Tabelle des MS „Calbe“ müsste das Datum der Außerdienststellung berichtigt werden: **27.07.1981**.
- Seite 104 Das MS „Eisenhüttenstadt“ wird in anderen Veröffentlichungen eher zutreffend als Erz-/Öl-Frachtschiff bezeichnet.
Im zugehörigen Text sollte vielleicht „... für **eine** schwedische Reederei ...“ geschrieben werden.
- Seite 104 Das MS „Aue“ wird in anderen Veröffentlichungen eher zutreffend als Erz-/Öl-Frachtschiff bezeichnet. Siehe Schwesterschiff „Zwickau“.
- Seite 106 In der Bildunterschrift des MS „Senftenberg“ ist dieses als Schiff mit niedrigerem Deckshaus bezeichnet. Die „Senftenberg“ war jedoch das dritte und letzte Schiff mit **höherem** Deckshaus. Die drei ersten Schiffe mit 6 Aufbaudecks wurden auch als Typ IX (A), diejenigen mit 5 Aufbaudecks, also die Schiffe 4 bis 6, als Typ IX (B) bezeichnet.
In der Lebenslauf-Tabelle müssten folgende Daten berichtigt werden:
MS „Lübbenau“ a.D. **19.12.1985**
MS „Mansfeld“ a.D. **24.02.1986**.
- Seite 107 Der Brandausbruch auf MS „Mansfeld“ ereignete sich am **15.02.1986**, in dessen Folge sie am 16.02.1986 w.a. strandete, und der Eispressschaden an MS Senftenberg am **19.02.1985**.
- Seite 108 In der Kapitelüberschrift zum MS „Hennigsdorf“ fehlt die **(1)**, gleichfalls in der Lebenslauf-Tabelle. Der Wassereinbruch wurde am **18.09.1984** mittags entdeckt, und das Schiff sank am Morgen **des 19.09.1984**.
- Seite 108 Das MS „Gotha“ hieß vor dem Erwerb durch die DSR **„Budapest“**, nicht „Toepfer“.
In der Lebenslauf-Tabelle müsste beim MS „Apolda“ die (2) entfallen, da es ein erstes Schiff dieses Namens bei der DSR nicht gegeben hat. Die vorgesehenen Namen „Apolda“ für die OBC/**MBC**-Schiffe (wie auf Seite 112 geschrieben) wurden mit Stapellauf nicht vergeben.
- Seite 109 In der Lebenslauf-Tabelle müssten folgende Daten berichtigt werden:
MS „Artern“ **Werft-Nr. 572, Bau-Nr. B431/11** a.D. 16.01.1993
MS „Coswig“ **Werft-Nr. 575, Bau-Nr. B431/12**.
- Seite 110 In der Kapitelüberschrift fehlt das Wort **„Typ“**.
Textänderungen und -ergänzungen: Die beiden letzten Schiffe hatten beispielsweise kein **Kreuzerheck**, sondern nunmehr ein Spiegelheck. **Daraus ergaben sich für die „Colditz“ und die „Premnitz“ Abweichungen in Länge (199,8 m) und Vermessung (23.060 BRT / 13.713 NRT)**. Die Massengutschiffe des Typs „Baltika“ besaßen **8-Zylinder-Dieselmotoren** und **sieben** Laderäume **mit neun** Klappladeluken.
Technische Daten: Länge (m) **201,30** („Gröditz“ und „Görlitz“, die BRT passen in der Tabelle)
In der Lebenslauf-Tabelle sollten folgende Daten berichtigt werden:
MS „Colditz“ a.D. **04.03.1997**
MS „Premnitz“ a.D. **25.02.1997**.

Seite 112

In der Kapitelüberschrift sollte es „**Typ OBC/MBC**“ heißen.

Im Textteil ist angegeben, dass das MS „Otto Grotewohl“ (Typ „Saturn“) im Oktober 1990 in „Brandenburg“ umbenannt wurde. Es betraf dies aber das typgleiche **MS „Wilhelm Pieck“**, welches ab dem 05.10.1990 den Namen **„Brandenburg“ (3)** trug. (MS „Otto Grotewohl“ erhielt den Namen „Sachsen“.) Und dieses MS „Brandenburg“ (2) des hier behandelten Typs „OBC/MBC“ wurde am 5.10.1990 in „Oranienburg“ (2) umbenannt - um die Verwirrung komplett zu machen.

In der Lebenslauf-Tabelle sollten folgende Daten berichtigt werden:

MS „Hennigsdorf“ (2) a.D. **20.03.1997**

MS „Brandenburg“ (2) a.D. **26.03.1997**

MS „Riesa“ (2) i.D. **30.12.1986** a.D. **02.10.1996**.

Die Nennung der „Calbe“ (2) ist interessant, obwohl sie wohl nie für die DSR Ladungen fuhr. Jedoch liegt uns mindestens ein Foto des Schiffes mit diesem Namen vor:



Seite 113

Die Kapitelüberschrift könnte lauten: **Massengutfrachtschiff „Typ EMAQ 38.000“ 1982-1985**

In der jetzigen Kapitelüberschrift sowie in der Bildunterschrift zum Typ „Maxhütte“ sollte der Zusatz **(2)** hinter die Anführungsstriche rücken, denn er gehört nicht zum Namen.

Im Text mag eine Ergänzung erfolgen: „...-Dieselmotor von Ishikawajima **do Brasil**, ...

In der Lebenslauf-Tabelle sollten folgende Daten berichtigt werden:

MS „Maxhütte“ (2) a.D. **08.09.1997**

MS „Stassfurt“ a.D. **29.07.1997**.

Seite 114

Im Textteil zum Typ „Schwarzheide“ fehlt die **(1)** für beide Schiffe.

In der Lebenslauf-Tabelle müssten folgende Daten berichtigt werden:

MT „Schwarzheide“ **(1)** Stapell. **09.07.1947**

MT „Lützkendorf“ **(1)**.

Seite 116

In der Kapitelüberschrift zu den „Leuna“-Tankern müsste es richtig heißen: **„Typ Leuna“**.

Im Textteil fehlen für die Tanker „Zeit“ und „Schwedt“ jeweils die Zusätze **(1)**.

Die Schreibweise von MT „Leuna-I“ und „Leuna-II“ war jeweils mit **Bindestrich**.

MT „Böhlen“ war zeitweise Leichteranker.

„Leuna-II“ wurde **1969** zum Metallfrachter „Dessau“ umgebaut.

In der Lebenslauf-Tabelle müssten folgende Daten berichtigt werden:

MT „Leuna-I“ a.D. 07.**08**.1981

MT „Leuna-II“ a.D. **26.06.1968** - a.D. als MS „Dessau“: **16.01.1986**

MT „Zeit“ (1) i.D. **30.07.1961**.

- Seite 117 In der Lebenslauf-Tabelle des MT „Wolfen“ müsste das Datum der Indienststellung berichtigt werden: 19.05.1968.
- Seite 117 Zutreffendere Kapitelüberschrift: **Tankmotorschiff „Schwedt“ (2) 1960** (ohne „Typ“)
In der Kapitelüberschrift und im Text zum MT „Schwedt“ sollte die **(2)** hinter die Anführungsstriche rücken, denn der Zusatz gehört nicht zum Namen.
Im Text wird der MT „Zeit“ erwähnt, hier fehlt der Zusatz **(2)**. In der Bildunterschrift fehlt zum MT „Zeit“ ebenfalls die **(2)**. Außerdem trifft die Beschreibung „zum Verwechseln ähnlich“ nicht zu. Es gab markante Unterschiede bei den drei Schiffen z.B. an den Brückenhäusern und den achteren Aufbauten. Das alleinige Wort „**ähnlich**“ sollte hier ausreichend sein.
In der Lebenslauf-Tabelle müsste das Datum der Indienststellung berichtigt werden: 31.01.1969.
- Seite 118 In der Kapitelüberschrift zum MT „Zeit“ muss die **(2)** hinter die Anführungsstriche rücken, denn der Zusatz gehört nicht zum Namen. Im Text fehlt der Zusatz **(2)**.
In der Lebenslauf-Tabelle müsste das Datum der Außerdienststellung berichtigt werden: **28.01.1982**.
- Seite 118 In der Kapitelüberschrift und im Text zum MT „Schwarzheide“ muss die **(2)** hinter die Anführungsstriche rücken, denn der Zusatz gehört nicht zum Namen.
- Seite 119 In der Kapitelüberschrift und Im Text zum MT „Lützkendorf“ muss die **(2)** hinter die Anführungsstriche rücken, denn der Zusatz gehört nicht zum Namen.
- Seite 120 In der Kapitelüberschrift und im Text zum MT „Schwedt“ muss die **(3)** hinter die Anführungsstriche rücken, denn der Zusatz gehört nicht zum Namen.
- Seite 120 In der Kapitelüberschrift zum Tanker „Wels“ (2) fehlt das Wort „**Typ**“.
Weiterhin muss dort die **(2)** hinter die Anführungsstriche rücken, denn der Zusatz gehört nicht zum Namen.
Im Verweis auf den MT „Hiddensee“ fehlt der Zusatz **(2)**.
- Seite 121 In der Kapitelüberschrift zum Tanker „Buna“ (2) fehlt das Wort „**Typ**“.
Weiterhin muss dort die **(2)** hinter die Anführungsstriche rücken, denn der Zusatz gehört nicht zum Namen.
In der Lebenslauf-Tabelle müssten folgende Daten berichtigt werden:
MT „Buna“ (2) a.D. **15.01.1993**
MT „Schkopau“ a.D. **11.11.1992**.
- Seite 121 In der Lebenslauf-Tabelle steht, dass MT „Bussewitz“ am 13.02.1997 außer Dienst gestellt wurde. Es ging das Schiff an die damalige DSR-Tochter bzw. den späteren Nachfolgebetrieb „Reederei F. Laeisz“ bzw. deren Beteiligungen über und wurde erst am **13.07.2006** durch diese nach Norwegen verkauft und damit außer Dienst gestellt.
- Seite 122 In der Kapitelüberschrift zu den „Fritz Reuter“-Kühlschiffen müsste es richtig heißen: **Typ** „Fritz Reuter“ **(1)**. (Oder „Kühlmotorschiffe 1962“, nach dem DSR-ID-Jahr.)
Der Zusatz **(1)** fehlt im Text sowie in der Lebenslauf-Tabelle bei beiden Schiffen. Der Name „John Brinckman“ ist sowohl im Text als auch in der Lebenslauf-Tabelle falsch geschrieben und muss richtig heißen „John Brin**ck**man“ - mit „ck“ und einem „n“.
In der Bildunterschrift fehlt beim MS „Fritz Reuter“ der Zusatz **(1)**.

- Seite 122 In der Kapitelüberschrift zu den „John Brinckman“-Kühlschiffen müsste es richtig heißen: **Typ** „John **Brinckman**“ - bitte mit „ck“ und einem „n“. Ebenfalls muss die **(2)** hinter die Anführungsstriche rücken, denn der Zusatz gehört nicht zum Namen. (Oder „Kühlmotorschiffe 1973“, nach dem DSR-ID-Jahr, mit dem Zusatz „Typ 494“ (Werfttyp).)
Im Text werden das MS „Fritz Reuter“ und der MT „Schwedt“ erwähnt, hier muss beim Kühlschiff die **(2)** hinter die Anführungsstriche rücken und beim Tanker ergänzt werden.
In der Bildunterschrift ist der Schiffsname falsch geschrieben und muss richtig heißen „John **Brinckman**“, der Zusatz (2) muss hinter die Anführungsstriche rücken.
In der Lebenslauf-Tabelle müssten folgende Daten berichtigt werden:
MS „John **Brinckman**“ **(2)** a.D. **15.11.1990**.
- Seite 123 In der Kapitelüberschrift zu den „Theodor Storm“-Kühlschiffen müsste es richtig heißen: **Typ** „Theodor Storm“. (Oder „Kühlmotorschiffe 1966“, nach dem DSR-ID-Jahr.)
In der Lebenslauf-Tabelle müssten folgende Daten berichtigt werden:
MS „Theodor Storm“ a.D. **08.11.1990**
MS „Theodor Fontane“ a.D. **26.09.1990**.
Der Werftstandort müsste für beide Schiffe **Tamise** und nicht Antwerpen sein.
- Seite 123 In der Kapitelüberschrift zu den „F. Freiligrath“-Kühlschiffen müsste es richtig heißen: **Typ** „F. Freiligrath“. (Oder „Kühlmotorschiffe 1974“, nach dem DSR-ID-Jahr.) Im ersteren Fall muss die **(2)** hinter die Anführungsstriche rücken, denn der Zusatz gehört nicht zum Namen. Letzteres gilt auch für den Text.
Im Text ist u. a. zu lesen, die Schiffe „... erhielten ihre Namen von kommunistisch geprägten Dichtern.“ Erstens haben sie ihre Namen von diesen Dichtern bestimmt nicht erhalten, denn zur Namensgebung waren diese bereits ca. 100 Jahre tot – besser wäre hier die Formulierung **„erhielten die Namen kommunistisch geprägter Dichter.“** Zweitens wirkt diese Stigmatisierung dem heutigen Zeitgeist entsprechend anrühlich (alles Schlechte ist pauschal kommunistisch - es geht eben nicht auch mal ohne die typischen ideologischen Seitenhiebe). Sollte dies beabsichtigt sein, müssen wir dagegenhalten, da beide betreffenden Dichter freiheitliche deutsche Schriftsteller und Denker waren, wohl mit einer gewissen Sympathie zu Marx und Engels, die sich aber mit ihren dichterischen Mitteln einfach gegen als ungerecht empfundene Zustände ihrer Zeit einsetzten.
Der Maschinen**raum**brand des MS „F. Freiligrath“ (2) geschah am **08.08.1974**.
In der Bildunterschrift zum MS „F. Freiligrath“ fehlt der Zusatz **(2)**.
- Seite 124 In der Kapitelüberschrift zu den „Ernst Moritz Arndt“-Kühlschiffen müsste es richtig heißen: **Typ** „Ernst Moritz Arndt“. (Oder „Kühlmotorschiffe 1975“, nach dem DSR-ID-Jahr.) Ebenfalls muss die **(2)** hinter die Anführungsstriche rücken, denn der Zusatz gehört nicht zum Namen.
Weiterhin müssen gleichfalls sowohl bei MS „Ernst Moritz Arndt“ (2) als auch beim Verweis auf MS „Heinrich Heine“ (2) im Textteil und in der Bildunterschrift die Zusätze **(2)** jeweils hinter die Anführungsstriche rücken.
- Seite 124 In der Kapitelüberschrift zu den „Heinrich Heine“-Kühlschiffen muss die **(2)** hinter die Anführungsstriche rücken, denn der Zusatz gehört nicht zum Namen.
Gleiches gilt für Text und Bildunterschrift beim MS „Heinrich Heine“ **(2)**.
In der Lebenslauf-Tabelle müssten folgende Daten berichtigt werden:
MS „Heinrich Heine“ (2) i.D. **04.07.1975**.
- Seite 125 Richtig sollte der zweite Satz so zu lesen sein: „Die DSR bestellte deshalb und wegen der gestiegenen Holztransporte drei leicht vergrößerte Schiffe **des „Hansel“-Typs** bei der Neptun-Werft.“
In der Lebenslauf-Tabelle müssten folgende Daten berichtigt werden:
MS „Radeberg“ i.D. **16.10.1972**
MS „Klosterfelde“ i.D. **05.12.1972**.

- Seite 126 In der Kapitelüberschrift fehlt das Wort „**Typ**“.
Zum MS „Mühlhausen“ könnte ein Verweis erscheinen, dass das Schiff zwischen 1981 und 1990 den Zusatz „**Thomas-Müntzer-Stadt**“ hinter dem eigentlichen Namen trug.
Weiterhin bezeichnen die Daten der Außerdienststellung für die Schiffe „Nordhausen“, „Mühlhausen“ und „Sangerhausen“ in der Lebenslauf-Tabelle jeweils das Datum der Vercharterung an die „Metz Combi Line“. Die Schiffe erhielten dazu andere Namen (in der o.g. genannten Reihenfolge: „Metz Italia“, „Metz Canada“ und „Metz Espana“), gehörten aber nach wie vor der DSR bzw. dem Nachfolgebetrieb „Reederei F. Laeisz“ bzw. deren Beteiligungen. Erst zum Verkauf gingen sie aus dem Bestand der Reederei und damit außer Dienst.
Deshalb müssten folgende Daten berichtigt werden:
MS „Nordhausen“ a.D. **07.09.1993**
MS „Mühlhausen“ a.D. **21.12.1993**
MS „Sangerhausen“ a.D. **18.01.1994**.
- Seite 127 In der Kapitelüberschrift fehlt das Wort „**Typ**“.
- Seite 128 Ergänzungen für den Textteil: MS „Hettstedt“ und „Burg“ waren (in der o.g. genannten Reihenfolge als „Jobebe“ und Joboy“) Rückkäufe aus Norwegen. MS „Freital“ war für den Export vorgesehen und durch Konkurs des Auftraggebers zur DSR gekommen.
Die Daten der Außerdienststellung für die Schiffe „Freital“, „Hettstedt“, „Köthen“ und „Bergen“ in der Lebenslauf-Tabelle bezeichnen jeweils das Datum der Ausflagung. Die Schiffe gehörten jedoch nach wie vor der DSR bzw. dem Nachfolgebetrieb „Reederei F. Laeisz“ bzw. deren Beteiligungen. Erst zum Verkauf gingen sie aus dem Bestand der Reederei und damit außer Dienst.
Deshalb müssten folgende Daten berichtigt werden:
MS „Freital“ a.D. **13.12.1995**
MS „Hettstedt“ a.D. **12.02.1996**
MS „Köthen“ a.D. **29.02.1996**
MS „Bergen“ a.D. **06.03.1996**.
- Seite 130 Im Textteil muss jeweils die **(2)** hinter die Anführungsstriche rücken, denn der Zusatz gehört nicht zum Namen. Weiterhin fehlt die **(2)** hinter MS „Leipzig“ (mittlere Spalte).
- Seite 131 Die Kapitelüberschrift mag so richtiger sein:
Holz-/Containerschiff „Typ Pioner Moskvj“ 1978-1979.
Die nach wie vor tätige Bauwerft selbst schreibt Moskau als „Moskvj“ (ohne „i“). Dieser dort in größerer Serie gebaute Schiffstyp wird daselbst als „Timber Carrier“ bezeichnet.
In der Lebenslauf-Tabelle müssten folgende Daten berichtigt werden:
MS „Rabenau“ a.D. **27.08.1993**.
- Seite 132 „VCS“ steht für **Voll**containerschiff.
In der Lebenslauf-Tabelle müssten folgende Daten berichtigt werden:
MS „Arnstadt“ a.D. **11.09.1991**.
- Seite 133 In der Kapitelüberschrift fehlt das Wort „**Typ**“, obwohl die DSR nur **ein** solches Schiff, allerdings dieser Schiffstypenserie der Warnow-Werft, besaß.
In der Lebenslauf-Tabelle müsste folgendes Datum berichtigt werden:
MS „Radebeul“ a.D. **16.05.1995**.
- Seite 134 Der Zusatz **(2)** hinter MS „Ruhland“ im Text sowie in der Lebenslauf-Tabelle ist nicht zutreffend, da eine „Ruhland“ **(1)** nicht bei der DSR in Dienst gestellt wurde (siehe Seite 133).
Bei MS Vogtland muss im Text die **(2)** hinter die Anführungsstriche rücken, denn der Zusatz gehört nicht zum Namen.

- Seite 136 MS „Wilhelm Pieck“ wurde in MS „Brandenburg“ (3) umbenannt.
Im Text ist zu lesen, dass „ab 1994 ... alle Schiffe an ausländische Werften verkauft“ wurden. Hier müsste das Wort „Werften“ durch „**Eigner**“ oder „**Reedereien**“ ersetzt werden. Weiterhin ist die Jahreszahl falsch, da ab 1994 lediglich Vercharterungen stattfanden, die DSR bzw. deren Nachfolger oder Beteiligungen weiterhin Eigentümer waren. Die Verkäufe bzw. Außerdienststellungen begannen **1996**.
Klassifiziert waren die Schiffe nicht als „akut 24“, sondern als „**aut** 24“, was für 24 h **automatischer** Maschinenbetrieb steht.
In der Lebenslauf-Tabelle müssten folgende Daten berichtigt werden:
MS „Ernst Thälmann“ i.D. **25.05.1987** a.D. **20.12.1996**
MS „Wilhelm Pieck“ a.D. **06.01.1997**
MS „Otto Grotewohl“ a.D. **04.10.1996**
MS „Walter Ulbricht“ a.D. **21.10.1996**.
- Seite 137 Die Bildunterschrift muss richtig heißen: „Insel**s**berg“.
In der Lebenslauf-Tabelle müsste folgendes Datum berichtigt werden: a.D. **10.04.1985**.
- Seite 137 In der Kapitelüberschrift sollte MS „Stubbenkammer“ nicht als Ro-Ro-Motorschiff, sondern als **Eisenbahnfährschiff** bezeichnet werden. Weiterhin ist der Zusatz (2) hinter MS „Stubbenkammer“ sowohl in der Kapitelüberschrift und im Text, als auch in der Lebenslauf-Tabelle nicht zutreffend, da einerseits bei der Deutschen Reichsbahn kein Vorgänger gleichen Namens existierte und andererseits das Schiff nicht der DSR (wo es ein früheres Schiff mit diesem Namen gab) gehörte.
Das Schiff wurde am **14.09.1971** an Stena-Lines übergeben. Die Einsätze ab 1978 als Ro-Ro-Schiff fanden unter DSR-Charter statt.
In der Lebenslauf-Tabelle könnte folgende Info ergänzt werden: Bau-Nr. **94**.
- Seite 138 In der Kapitelüberschrift zum MS „Aschberg“ fehlt das Wort „**Typ**“.
- Seite 138 In der Kapitelüberschrift zum MS „Fichtelberg“ könnte das Wort „Typ“ entfallen, da bei der DSR nur ein derartiges Schiff vorhanden war.
In der Lebenslauf-Tabelle müsste folgendes Datum berichtigt werden:
MS „Fichtelberg“ a.D. **24.09.1996**.
- Seite 140 In der Lebenslauf-Tabelle mögen folgende Daten berichtigt werden:
MS „Gleichberg“ a.D. **Nov. 2002**
MS „Auersberg“ a.D. **17.12.2004**
MS „Kahleberg“ a.D. **Jan. 2005**.
Die Schiffe standen über die im Buch angegebenen Außerdienststellungsdaten hinaus weiter im Dienst der Nachfolgebetriebe der DSR („Reederei F. Laeisz“) bzw. deren Beteiligungen in Betrieb.
- Seite 141 In der Kapitelüberschrift könnte die 1974 entfallen: **Schwergutschiff „Brocken“ 1975**.
Technische Daten richtiger: BRT **Suez-Kanal** 2.348 (**international 1.273**)
- Seite 142 Die Kapitelüberschrift sollte so lauten: **Fracht- und Lehrschiff „Georg Büchner“ 1952**.
Im Text wird erwähnt, „Die Besatzung wohnte im A- und C-Deck, die Lehrer und Klassenräume im B-Deck, ...“. Da Klassenräume nicht wohnen, wäre diese Beschreibung zutreffender: „**Die Besatzung wohnte im A- und im C-Deck, die Lehrer hatten im B-Deck und die Lehrlinge im D-Deck ihre Unterkünfte. Die ehemaligen Salons im B-Deck waren nun die Klassenräume (siehe hochgestreckte Schiffsfenster im Bild)**.“
In der Lebenslauf-Tabelle ist als Datum der Außerdienststellung der Zeitpunkt der Außerfahrtnahme genannt. Im Dienst der DSR war das Schiff weiter als stationäres Ausbildungsobjekt. Somit wäre der **14.04.1991** als Tag des Verkaufs an die Stadt Rostock das richtige a.D.-Datum.
- Seite 143 In der Lebenslauf-Tabelle zum Eisbrecher „Stephan Jantzen“ müssten folgende Daten ergänzt und berichtigt werden: **Bau-Nr. 775** Stapell. **1967** a.D. **02.04.2005**.

- Seite 145 Im Text sowie in der Lebenslauf-Tabelle zum Seenotrettungskreuzer „Stoltera“ wird das Schwesterschiff als „Darßer Ort“ bezeichnet. Wohl hieß dieses baugleiche Schiff dem Standort Sassnitz entsprechend **„Arkona“** und wurde 2006 noch umgebaut in Swinemünde als Taucherschiff „Kwazar“ gesichtet.
- Seite 147 In der Kapitelüberschrift sowie im Text zum Entsorgungsschiff „Hiddensee“ (2) muss jeweils die **(2)** hinter die Anführungsstriche rücken, denn der Zusatz gehört nicht zum Namen.
- Seite 148 Die Kapitelüberschrift mag besser so lauten:
Werkstatt- und Versorgungsschiff „Bereitschaft“ 1954.
Textergänzungsvorschläge: „Konstruktionsbasis war der Fischereityp ‚Logger‘ **(Baujahre 1951-1955)**.“ Und „... fuhr es fast 20 Jahre lang, **bis zum 3.3.1983**, ...“ Und **„1984 endgültig verkauft.“**
- Seite 148 Die Kapitelüberschrift mag besser so lauten: **Mess- und Werkstattschiff „Impuls“ 1983.**
Textergänzungsvorschläge: „... ein Container-Binnen- und Küstenmotorschiff **Typ ‚CBK 1700‘ (Baujahre 1983-1984, 11 Einheiten)**.“ In der Lebenslauf-Tabelle zum MS „Impuls“ mag folgendes Datum ergänzt werden: a.D. **12.06.1990**. Das Schiff wurde während der Zugehörigkeit zum VEB Geophysik Leipzig von der DSR bereedert.
Technische Daten: BRT **1.408**, tdw **1.706/952**, Länge (m) **82,00**, Leistung (kW) **2x 441**
- Seite 150 Das Bild der „Silbermöwe“ passt nicht zur Kapitelüberschrift, sie ist ein Bau der späteren Jahre. Zudem wurde das Schiff im Buch überhaupt nicht beschrieben, jedenfalls nicht mit Bild. Wenn es doch beschrieben wird, dann gehört das Bild zu dieser Beschreibung.

Seiten 150-179 Für einen Abgleich der angegebenen Daten der Fischereischiffe empfehlen wir ehemaligen Seeleute der DSR die Webseite „Rostocker Hochseefischerei“ des Kapitäns Günther Kröger: <http://www.rostocker-hochseefischerei.de/>. Und dort die Rubrik „Fischereischiffe“.

Da, wie auf dem Rückumschlag angegeben, alle DDR-Seeschiffe erwähnt sein sollen, vermissen wir noch folgende Schiffe:

- Fracht- und Lehrschiff **MS „J.G.Fichte“** der DSR
- Erzfrachter **MS „Brandenburg“ (1)** der DSR
- **MS „Uckermark“** der DSR
- **MT „Buna“ (1)** der DSR
- **MT „Grimmen“** der DSR
- **Dampfschlepper „Carl“** der DSR
- **Dampfschlepper „Sassnitz“ (1)** der DSR
- **Schlepper/Versorger „Recknitz“ (2)** der DSR
- **Schlepper/Versorger „Dorsch“** der DSR (ex. NVA)
- **Schlepper „Scholle“** der DSR (ex. NVA)
- **EFS MS „Rostock“** der Deutschen Reichsbahn
- **EFS MS „Sassnitz“ (2)** der Deutschen Reichsbahn
- Import-**Hochsee-, Reede- und Bugsierschlepper** aus der SU („**Bison**“, „**Büffel**“, „**Wisent**“, „**Yak**“, „**Ur**“, „**Ami**“) der BBB
- **Lotsenversetz- und Feuerlöschboote** der BBB
- **Tonnenleger** des SHD

Bearbeitung:

Eckehardt Schwenzer, Dresden

Peter Zintl, Berlin

Peter Guba, Berlin

Andreas Basedow, Hamburg.

1. Korrektur (zur Seite 95 des Buches)

2. Korrektur (S. 77, 106 und 142 d. B.)

3. Korrektur (S. 81 d. B.)

4. Korrektur (S. 48, 51, 85, 98 d. B.)

22. September 2011

5. November 2011

14. November 2011

2. September 2012

25. September 2015



Unser Quellennachweis:

- "Schiffstypen-Katalog, Ausgabe 1962", VEB Deutsche Seereederei Rostock (DSR)
- "Catalogue, Types of Vessels ", VEB Deutsche Seereederei Rostock (DSR) 1965
- "Catalogue of Ship's Types", VEB Deutfracht/Seereederei Rostock (DSR) 1979
- "Schiffsregister", VEB Schiffswerft "Neptun" Rostock, DDR, 1985
- "Information 1989/90", VE Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft/DSR, Pressestelle/Götz, 1989
- "Fünzig Jahre Deutsche Seereederei", Deutsche Seereederei GmbH Rostock, 2002

- "Marinekalender der DDR", Militärverlag, Berlin, diverse Ausgaben
- "Jahrbuch der Schifffahrt", transpress Verlag fuer Verkehrswesen, Berlin, diverse Ausgaben
- Zeitschrift "Seewirtschaft", Verlag Technik Berlin, diverse Ausgaben

- „Vom Kutter zum Containerschiff“, Verlag Technik, Berlin, 1981
- "Deutsche Seereederei", Eilhart Buttke, Verlag Gert Uwe Detlefsen, Bad Segeberg, 1992/1996
- "Typ IV - Die legendären Frachter der DSR", Gerd Peters, Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Hamburg 1998
- "DSR", Götz/Wenzel, Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Hamburg 1996/2004
- "Deutsche Reedereien, Band 23, DSR", Autorenkollektiv, Verlag Gert Uwe Detlefsen, Bad Segeberg, 2004

- Die neue "Voll Voraus", Seeleute Rostock e.V., diverse Ausgaben
- "Bordgeschichten", DSR-Seeleute e.V. Freiberg & SGO Rostock, diverse Ausgaben
- Seefunk - Fx-Intern e.V. Rostock im Internet
- "Wikipedia, Die freie Enzyklopädie" im Internet

Unser Bildnachweis:

- MS „Steckenpferd“ auf einer DSR-Schiffspostkarte
- DS „Ernst Moritz Arndt“ (1) von Hans Bernd Rost, privat
- MS „Warnow“ von Manfred Standke († 2011), privat
- MS „Dornbusch“ von Peter Pietsch, privat
- MS „Saga Pearl II“ von Andreas Basedow, privat
- EFS "Sassnitz" (1) von Foto-Schäfer Warnemünde, Archiv Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum Rostock
- Typ OBC/MBC mit dem Werftnamen „Calbe“ von Kpt. Norbert Schmidt, privat

"Internationaler" Hinweis:

Gewerbliche Schiffe mit mindestens BRZ 100 und mit eigenem Antrieb erhalten zur eindeutigen Identifizierung seit mehreren Jahrzehnten eine, von der International Maritime Organization vergebenen, IMO-Nummer. Auf unserer Website geben wir diese weitestgehend bei den dort beschriebenen Schiffen an.

<http://www.seeleute-rostock.de/?Schiffe>