

Vor 40 Jahren: Baubeginn der Serie Typ XD auf der Warnowwerft Warnemünde

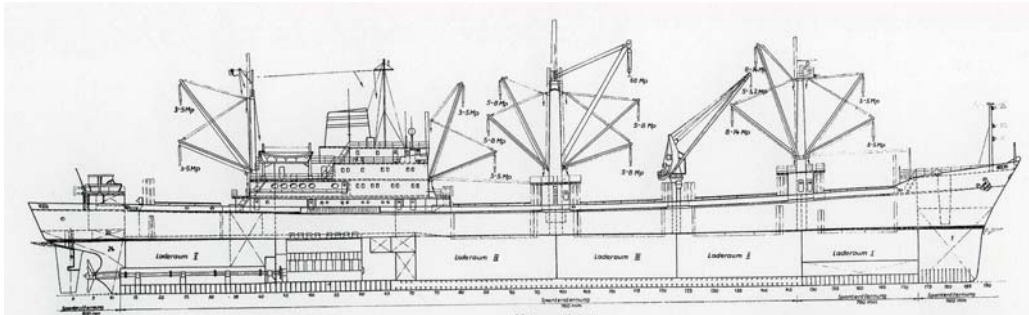
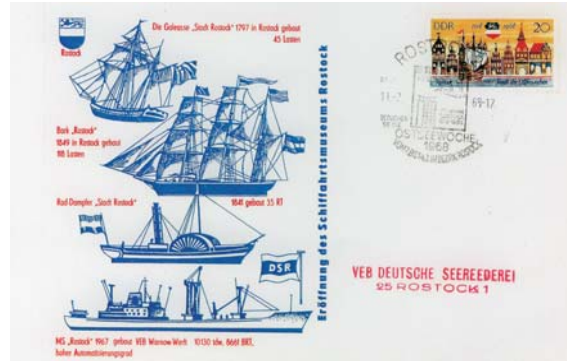


Foto links:
Stapellauf des ersten Typ XD-Schiffes.
Nach der vollzogenen Taufe auf den traditionsreichen Namen ROSTOCK gleitet es am 12.12.1966 in sein Element.
"Schiffe mit dem Namen ROSTOCK"
Sonderdruck eines Briefumschlags, herausgegeben aus Anlass der Eröffnung des Schifffahrtsmuseums Rostock 1968 mit Sonderstempel und der Sondermarke zur Ostseewoche 1968.



Seit ihrer Gründung 1952 hatte sich die Deutsche Seereederei Rostock zu einer der größten Universalreedereien Europas herausgebildet. Sie verfügte am 01.06.1966 über 141 Frachter mit einer Tragfähigkeit von 850.000 tdw. Die bisher in Dienst gestellten Neubauserien vom Typ IV und vom Typ X hatten sich durchaus bewährt, genügten aber den neuen, höheren Anforderungen nicht. In enger Zusammenarbeit konzipierten die Ingenieure der Warnowwerft mit den DSR-Fachleuten der Neubaubteilung einen damals sehr modernen Schiffstyp XD für den Liniendienst nach dem Fernen Osten, Südostasien und Indien. Der 01. März 1966 war Baustart für das erste Schiff mit der Bau-Nr. 201. Es lief am 12. Dezember des gleichen Jahres vom Stapel und wurde auf den traditionsreichen Namen ROSTOCK getauft. Am 30.06.1967 erfolgte die Übergabe an die Reederei. Das Kommando übernahm Kapitän Gerhard Prill. Am 22.07.1967 trat die ROSTOCK ihre Jungfernfahrt nach Indien an. Da der Suez-Kanal damals geschlossen war, musste sie ihren Weg um das Kap der Guten Hoffnung nehmen. Nach 178 Reisetagen war das Schiff am 10.01.1968 wieder in seinem Heimathafen. Als MS ROSTOCK einlaufend die Warnowwerft passierte, waren bereits neun weitere XD - Frachter vom Stapel gelaufen.

Im Heft 7 1968 der DDR-Fachzeitschrift "Seeverkehr" schrieb Kapitän G. Prill in einem Beitrag über die Jungfernfahrt seines Schiffes u.a.:

- Während der ersten Reise wurden 30.000 sm zurückgelegt.
- Vor Reiseantritt herrschte eine gewissen Spannung, wie man sich wohl auf die Brückenfernersteuerung einstellen würde. Ich kann sagen, dass man sehr schnell damit vertraut wird und sich daran gewöhnt.
- Wir sind auf der gesamten Rundreise mit dieser Automatik gefahren, ob auf See, in der Revierfahrt oder beim Manövrieren im Hafen. Natürlich muss man dabei berücksichtigen, dass die Maschine nach einem vorgegebenen Programm reagiert; durch die Wahlmöglichkeit beliebiger Drehzahlen wird ein weiches und besseres Manövrieren gewährleistet.
- Besonders die Gestaltung der Laderäume und Luken fällt bei diesem Schiffstyp ins Auge. Bei der Konstruktion ging man davon aus, dass ein großer Lukenöffnungsgrad die Umschlaggeschwindigkeit erhöht.
- Die Hafenarbeiter in den angefahrenen europäischen Häfen äußerten sich positiv zu dieser Gestaltung, die ihnen auch ihre Arbeit erleichtert.
- Gut bewährt hat sich auch das 60-Tonnen-Ladegerüst. Wir löschten damit Schwerkolli in Bombay und Kalkutta.

Alles in allem war diese Serie für die DSR ein Erfolg. Die Seeleute und einstigen Mitarbeiter denken heute noch gern an diese Schiffe zurück.



Beim Kommando: Heiß Reedereiflagge!
Flaggenwechsel auf MS ROSTOCK am 30.06.1967.
1. Reihe von links: Schiffingenieur Willi Miksch, Werftkapitän Paul Lass, Kapitän Gerhard Prill, Rundfunkjournalist Jochen Wilken, Generaldirektor VEB DSR Günter Freiberg.

Text: Gerd Peters
Fotos: Geschichtskommission VEB DSR
Tabelle: Aker Warnemünde Operations GmbH, Pressestelle, Matthias Trott
Grafik: Catalogue of Ship's Types, VEB DSR
Schiffsbild: Marinemaler Olaf Rahardt, DGSM, Rudolstadt, mit frdl. Genehmigung

Die obere Zylinderstation der Hauptmaschine,
MAN-Lizenzbau des Dieselmotorenwerkes Rostock.



Übersichtstabelle der XD - Schiffe

Bau-Nr.	Name	Land/Reeder	Bau- beginn	Kiellegung	Stapellauf	Hpt.-Masch. Erprobung	Probefahrt	Übergabe	Verkauf
201	ROSTOCK	sämtlich DDR	01.03.1966	03.08.1966	12.12.1966	17.05.1967	31.05. - 04.06.67	30.06.1967	20.09.1990
202	QUEDLINBURG	VEB DSR	19.08.1966	12.12.1966	18.03.1967	18.07.1967	28.07. - 31.07.67	18.08.1967	22.02.1991
203	BOIZENBURG	"	01.10.1966	16.01.1967	15.04.1967	06.08.1967	20.08. - 23.08.67	08.09.1967	06.03.1991
204	ALTENBURG	"	28.12.1966	17.02.1967	12.05.1967	02.09.1967	13.09. - 16.09.67	29.09.1967	15.03.1990
205	NAUMBURG	"	02.01.1967	07.03.1967	10.06.1967	27.09.1967	05.10. - 08.10.67	20.10.1967	08.03.1992
206	BLANKENBURG	"	14.02.1967	24.04.1967	14.07.1967	19.10.1967	27.10. - 30.10.67	13.11.1967	12.09.1990
207	EILENBURG	"	10.03.1967	19.05.1967	18.08.1967	08.11.1967	23.11. - 26.11.67	04.12.1967	14.05.1991
208	BERNBURG	"	15.05.1967	21.06.1967	20.09.1967	29.11.1967	08.12. - 12.12.67	27.12.1967	26.04.1990
209	SCHWARZBURG	"	10.06.1967	15.07.1967	20.10.1967	28.12.1967	18.01. - 21.01.68	31.01.1968	03.10.1990
210	ORANIENBURG	"	30.06.1967	23.08.1967	17.11.1967	09.02.1968	22.02. - 25.02.68	12.03.1968	29.06.1990
211	RONNEBURG	"	13.11.1967	16.01.1968	29.03.1968	11.06.1968	20.06. - 23.06.68	30.06.1968	15.02.1993
212	MEYENBURG	"	01.12.1967	31.01.1968	30.04.1968	10.07.1968	18.07. - 19.07.68	31.07.1968	08.02.1992
213	NIENBURG	"	05.09.1968	04.11.1968	24.12.1968	28.02.1969	14.03. - 20.03.69	28.03.1969	25.09.1991
214	FREYBURG*	"	03.10.1968	26.11.1968	24.01.1969	27.03.1969	10.04. - 15.04.69	24.04.1969	26.02.1993
215	MAGDEBURG	"	24.10.1969	02.01.1970	02.03.1970	07.05.1970	15.05. - 19.05.70	28.05.1970	11.04.1991
216	NEUBRANDENBURG	"	01.12.1969	27.01.1970	26.03.1970	01.06.1970	10.06. - 13.06.70	22.06.1970	13.03.1991

* Ab FREYBURG mit Bugwulst

Technische Daten

Länge über alles: 150,15 m
Breite: 20,20 m
Tragfähigkeit: 10.200 tdw *
Tiefgang: 8,20 m *
Antriebsleistung: 11.200 Pse
Treibstoff: Schweröl/
Diesel
Treibstoffvorrat: 853 t
Treibstoffverbrauch: Schweröl
27 t/Seetag
Dk 1,5 t/Tag
Reichweite: 17.000 sm
Laderaumanzahl: 5
Lagefähigkeit: max. 8.805 t

Besatzung: 36
Passagierplätze: 6

* als Volldecker

