

# **INFORMATION**

## **1989/90**

Herausgeber: VE Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft  
Deutfracht/Seereederei

- Pressestelle -

Telefon: 366 6014

Telex: 31 381 351 dsr

Redaktionelle Bearbeitung: Brigitte Götz

Redaktionsschluß: 31. August 1989



---

**VE KOMBINAT SEEVERKEHR UND HAFENWIRTSCHAFT  
DEUTFRACHT/SEEREEDEREI ROSTOCK**

## Inhaltsverzeichnis

	<u>Seite</u>
VE Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft	3
VEB Deutfracht/Seereederei	8
VEB Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei	9
VEB Seehafen Rostock	11
VEB Seehafen Wismar	14
VEB Seehafen Stralsund	15
VEB Schiffsmaklerei	16
VEB Deutfracht, Internationale Befrachtung, Berlin	17
VEB Schiffsversorgung	17
Liniendienste des VEB DSR	19
Gemeinschaftsliniendienste des VEB DSR	20
Schiffsbestand und Gütertransport der DDR-Handelsflotte	21
Güterumschlag der DDR-Seehäfen	22
Schiffsverkehr in den Seehäfen der DDR nach Nationalität (Flagge) der Schiffe im Jahr 1988	23
Schiffsabfertigung in den Seehäfen 1988	24
Verzeichnis der Schiffe der DDR-Handelsflotte	25

## VE Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft (KSH)

Das Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft wurde am 1. Januar 1974 gebildet und ist dem Ministerium für Verkehrswesen direkt unterstellt. Im Kombinat sind mehr als 24.500 Werktätige und über 2.700 Lehrlinge beschäftigt.

Das Kombinat ist ein leistungsfähiger Bestandteil der Volkswirtschaft. Jährlich werden rund 13 Mio t Güter über See transportiert und der seewärtige Umschlag beträgt rund 25 Mio t. 60 % des seewärtigen Transportbedarfes und 94 % des seewärtigen Umschlagbedarfes des eigenen DDR-Außenhandels deckt das Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft ab, wobei über 70 % des Außenhandels mit der UdSSR auf dem Seeweg realisiert werden. Ein eigener Ratiomittelbau und eine eigene Konsumgüterproduktion erhöhen das Leistungsprofil.

Zum Kombinat gehören acht Betriebe, die juristisch selbständige und planende sowie abrechenbare Wirtschaftseinheiten sind. Innerhalb dieses Wirtschaftsgefüges kommt der Deutfracht/Seereederei, die als Universalreederei international als DSR-LINES bekannt geworden ist, eine führende Rolle zu. Von den 7,7 Mrd. Mark Grundmittel des gesamten Anlagevermögens des Kombirates entfallen allein 4,5 Mrd. Mark auf die Flotte. Dem Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft obliegen folgende Hauptaufgaben:

- Realisierung der eigenen seegehenden Außenhandelstransporte und des Seehafenumschlages
- Dienstleistungsexport im seegehenden Transport und Umschlag
- Transitleistungen im Seetransport und Hafenumschlag.

Zur Lösung dieser Aufgabenstellung stehen neben der Handelsflotte über 130 schwimmende Einheiten der Technischen Flotte, die Seehäfen Rostock, Wismar und Stralsund sowie Betriebe für seeverkehrstypische Dienstleistungen zur Verfügung.

Zum Kombinat gehören ein Wissenschaftlich-Technisches Zentrum, 2 Betriebsschulen, ein stationäres Ausbildungsschiff, eine Kombinat-akademie, ein Seemannshotel, ein Seeleutefreizeitzentrum und vier Traditionskabinette, Berufsberatungszentren der Flotte und Seehäfen sowie sechs Zentrale Werbebüros der Handelsflotte in der DDR beraten den beruflichen Nachwuchs.

Die Beratung der DDR-Exportindustrie übernehmen Inlandbüros, das erste wurde Anfang 1988 in Leipzig eröffnet.

Zur Sicherung der kommerziellen Arbeit verfügt unser Kombinat über 28 Auslandsvertretungen und 5 Gemischte Gesellschaften.

Außerdem werden enge Beziehungen mit den für den Abschluß von Seefrachtverträgen zuständigen Agenturen im Ausland, den Umschlag- und Stauereibetrieben usw. unterhalten. Insgesamt sind dazu über 400 kommerzielle Vertragspartner, darunter 200 Makler, gebunden.

Alle Betriebe der Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft der DDR sind im VE KSH zusammengefaßt:

**Tafel 1: Übersicht der Betriebe des VE Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft (KSH)**

1. VEB Deutfracht/Seereederei Rostock (DSR), Stammbetrieb
2. VEB Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei (BBB)
3. VEB Seehafen Rostock (SHR)
4. VEB Seehafen Wismar (SHW)
5. VEB Seehafen Stralsund (SHS)
6. VEB Deutfracht, Internationale Befrachtung Berlin (DF)
7. VEB Schiffsversorgung (SV)
8. VEB Schiffsmaklerei (SM)

Folgende Aufgaben werden von Kombinatbetrieben wahrgenommen:

- Weltweite Linien- und Trampschiffahrt; Containerdienste; Ro/Ro-Service, Transport von Stück-, Massen- und Flüssiggut, Beförderung von Kühlladung; Spezial-Schwerguttransport; Befrachtung und Charterung von Seeschiffen;
- Umschlag und Lagerung von Gütern;
- Lotsen, Schleppen, Bugsieren von Seeschiffen; Baggerungen; Unterwasserbau; Schiffsservice;
- Klarierung und Betreuung von Seeschiffen, Buchung von Liniengütern;
- Ausrüstung und Versorgung von Seeschiffen

Kooperationsbeziehungen

Das VE Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft unterhält intensive Kooperationsbeziehungen zu solchen Unternehmen wie dem VEB Deutrans Seehafenspedition, der Deutschen Reichsbahn und zu den unabhängigen Kontrollfirmen intercontrol GmbH und Tally GmbH. Ohne das reibungslose Zusammenwirken innerhalb dieser vertraglich fixierten Interessengemeinschaft in den Verkehrsknoten der Seehäfen wäre eine effektive Bewältigung der wachsenden Umschlagaufgaben undenkbar. So leistet der Spediteur im Rahmen seiner Akquisitionstätigkeit und als multimodaler Transportorganisator einen großen Beitrag für die Kunden der Seehäfen, um deren Anforderungen schnell und qualitätsgerecht zu erfüllen.

Die Hinterlandsanbindung der Häfen basiert insbesondere auf der stabilen Zu- und Abfuhr der Güter auf der Schiene. Die Hafenbahnhöfe der Deutschen Reichsbahn erfüllen durch die zügige Bildung und Auflösung von Güterzügen und die Bereitstellugg an den Ladestellen der Häfen einen außerordentlich wichtigen Beitrag für die Realisierung hoher Umschlagleistungen.

Die unabhängigen Kontrollunternehmen, die Waren und Transportmittel im Auftrag verschiedener Kunden prüfen, bewerten zugleich die Qualität des Stauerei- und Lagerunternehmens.

Neben diesen Kooperationsfirmen arbeiten auf den Territorien der Seehäfen weitere für die Schifffahrt und die anderen Kunden wichtige Betriebe und Einrichtungen. Dazu zählen u. a. der VEB Minol als

Bunkerfirma, Reparatureinrichtungen der Werften und Betreuungseinrichtungen für die Seeleute, wie der Medizinische Dienst des Verkehrswesens mit Polikliniken, Bettenstationen und Hafenapotheken.

**Tafel 2: Mitarbeit von Betrieben der Seeverkehrswirtschaft der DDR in internationalen nichtstaatlichen Organisationen**

1. INSA (International Shipowner's Association) - VEB DSR
2. BIMCO (The Baltic and International Maritime Committee) - VEB DSR, VEB DF, VEB SM
3. ICHCA (International Cargo Handling Coordination Association) - VEB DSR
4. ISSA (International Ship Suppliers Association) - VEB SV
5. IMB (International Maritime Bureau) - VEB DF
6. IAPH (International Association of Ports and Harbours) - VEB SHR

Das Wissenschaftlich-Technische Zentrum (WTZ)

Gute Ergebnisse wurden im Kombinat bei der Erhöhung der Rolle von Wissenschaft und Technik und ihrer ökonomischen Nutzung zur Sicherung der Leistungs- und Effektivitätsentwicklung der Seeverkehrswirtschaft gewonnen. Voraussetzung dafür waren die Durchsetzung der einheitlichen Leitung von Wissenschaft und Technik und die Konzentration der Forschungs- und Entwicklungskapazitäten im WTZ und ihr Einsatz entsprechend den Schwerpunkten der Intensivierung der Transport-, Umschlag- und Lagerprozesse.

Die Hauptaufgaben sind die:

- Erarbeitung strategischer Wirtschaftskonzeptionen für die SVW der DDR,
- Herausarbeitung der Maßnahmen zur Beschleunigung des wissenschaftlich-technischen Fortschritts in der SVW der DDR,
- wissenschaftlich-technische Vorbereitung der komplexen sozialistischen Rationalisierung und Intensivierung der Prozesse auf dem Gebiet des Seetransports und Hafenumschlags, Entwicklung und Fertigung von Rationalisierungsmitteln für Flotte, Häfen und andere Betriebe des Kombinates,
- Entwicklung, Einführung und Anwendung der Mikroelektronik und Robotertechnik im VE KSH.

Zur weiteren Leistungssteigerung der wissenschaftlich-technischen Arbeit nutzt das WTZ mit seinen 400 Mitarbeitern und weiteren 400 Werkträgern im Rationalisierungsmittelbau außerdem die Vorzüge der nationalen und internationalen Forschungs Kooperation. Bereits seit 1979 arbeitet die Wissenschafts-Produktions-Kooperation Seewirtschaft, in deren Rahmen unser Kombinat u. a. mit der Wilhelm-Pieck-Universität Rostock, der IH für Seefahrt Warnemünde/Wustrow, der TH Wismar und dem VE Kombinat Schiffbau eng zusammenarbeitet.

## Kombinatsakademie

Im November 1968 wurde die Kombinatsakademie als Weiterbildungseinrichtung für die Leitungskader der Seeverkehrswirtschaft gegründet. Verfolgt man die Entwicklung dieser Institution, dann stellt man eine ständige quantitative und qualitative Veränderung fest. Zu den Lehrgängen der Leitungskader der ersten Jahre kamen 1972 die Reisekaderlehrgänge und schließlich die Lehrgänge für andere spezielle Probleme. Die sichtbarste Weiterentwicklung ergab sich in den letzten Jahren, als die Kombinatsakademie den Auftrag erhielt, die Weiterbildung auf dem Gebiet der Prozeßautomatisierung verantwortlich zu übernehmen. Damit ändert sich das bisherige Profil der Kombinatsakademie völlig.

Mit dem Ziel, inhaltlich und methodisch/organisatorisch optimal zu arbeiten, wurde die Aus- und Weiterbildung auf dem Gebiet der Rechentechnik in enger Zusammenarbeit mit dem WIZ eingeführt. Im Rahmen der Leiterlehrgänge wurde ein 15stündiger Lehrkomplex entwickelt, der eine Übersicht über die Rechentechnik im Kombinat vermittelte. Gleichzeitig wurden die ersten Praktika an Rechnern durchgeführt. Lehrveranstaltungen zur Mikroelektronik waren damit ebenfalls verbunden. 1986 wurde dieser Abschnitt innerhalb der Leiterlehrgänge auf 28 Stunden erweitert, so daß jeder Leiter mit einer Berechtigung zum Bedienen eines Büro- bzw. Personalcomputers abschließt. Alle Maßnahmen zur Aus- und Weiterbildung auf dem Gebiet der Prozeßautomatisierung (also nicht nur auf dem Gebiet der Büro- und Personalcomputer) gingen in die Verantwortung der Kombinatsakademie über. dazu wurde der Bereich "Weiterbildung Prozeßautomatisierung" geschaffen. Für eine wirksame und qualitativ hohe Zusammenarbeit mit dem WIZ werden neue Wege beschritten. Die notwendigen Abstimmungen und Kooperationen erfolgen mit der Universität, der IH für Seefahrt und dem Datenverarbeitungszentrum Rostock.

## Der Medizinische Dienst des Verkehrswesens der DDR

Der Medizinische Dienst des Verkehrswesens der DDR, Direktion Schifffahrt, sichert allen Beschäftigten sowie in- und ausländischen Seeleuten eine umfassende medizinische Versorgung. 90 000 Patienten betreut allein die Betriebspoliklinik im Seehafen Rostock. Weitere Behandlungen führen die Betriebsambulatorien im Rostocker Stadthafen sowie in den Häfen von Wismar und Stralsund durch.

Jährlich treffen sich die Mediziner des Medizinischen Dienstes des Verkehrswesens und der Rostocker Universitätskliniken mit Funkern von Rügen Radio sowie Vertretern des Kombirates zu ihrer traditionellen Funkberatungskonferenz. Sie alle sind seit über zwei Jahrzehnten Partner der Seeleute in der medizinischen Beratung über Funk. Zur weiteren qualitativen Verbesserung der funkärztlichen Beratung - seit einiger Zeit liegt der Jahresdurchschnitt bei 80 Fällen - trat ab 1. Januar 1985 eine Neuerung in Kraft. Seitdem übernehmen die Bereitschaftsdienstärzte des Medizinischen Dienstes des Verkehrswesens in engem Zusammenwirken mit der Nachrichtenzentrale des Kombirates Seeverkehr und Hafengewirtschaft bei Eingang eines funkärztlichen Rufes die Steuerfunktion und nehmen Kontakt zu ihren Kollegen in den Universitätskliniken auf.

## Die Traditionskabinette

Eine bedeutende Rolle in der politischen Massenarbeit spielt die Traditionspflege, wovon die Traditionskabinette der Handelsflotte im Schifffahrtsmuseum, der Häfen im Überseehafen Rostock und in Wismar sowie der Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei zeugen.

## 1: VEB Deutfracht/Seereederei Rostock (DSR)

Der VEB DSR verfügt als Großreederei mit universellem Charakter über eine Flotte mit einer Tragfähigkeit von 1,8 tdw, die dem Außenhandel der DDR und der Abladerschaft auf den Weltmärkten regelmäßige Schifffahrtsverbindungen nach über 100 Ländern auf 4 Kontinenten zur Verfügung stellt.

1988 wurden 13,7 Millionen Tonnen Güter transportiert. 60 % des seewärtigen Transportbedarfs des DDR-Außenhandels werden durch unsere Handelsflotte realisiert und über 70 % des bilateralen Warenaustausches mit der Sowjetunion, der für unsere volkswirtschaftliche Stabilität lebensnotwendig ist, gehen über den Seeweg.

Der Universalreeder ist gekennzeichnet durch die Vielfalt der vorhandenen Schiffe, wie Vollcontainerschiffe, Ro/Ro-Schiffe, konventionelle Stückgutschiffe als auch von spezialisierten Schiffen zum Transport von Massengütern, Kühlgütern, Schwer-  
gütern, Chemikalien, Küstenmotorschiffen u. a.

Mit der Indienststellung von 16 modernen Vollcontainerschiffen verschiedener Größe in den Jahren 1985 - 1989 waren weitere Voraussetzungen für den Einsatz der effektiven Containertechnologie in das Mittelmeer, das Rote Meer, zum Mittleren und Fernen Osten sowie nach Südostasien geschaffen. Gegenwärtig sind insgesamt 28 Vollcontainerschiffe im überseeischen Bereich eingesetzt. Hervorzuheben sind die Schiffe der Typen 420, "Äquator" und "Saturn".

Die Indienststellung des ersten Vollcontainerschiffes vom Typ "Saturn" MS "Ernst Thälmann" im Jahre 1987 leitete in der Geschichte der Handelsflotte eine neue Etappe ein. In der Relation Kontinent - Fernost kam damit Containertonnage zum Einsatz, der für die weitere Rationalisierung und Intensivierung der Linienschifffahrt bestimmend sein wird. Die DSR verfügt gegenwärtig über 27 300 Containerstellplätze auf ihren Schiffen.

Die Deutfracht/Seereederei entwickelte systematisch ein weltweites Netz von Linienverbindungen, um den umfangreichen Ex- und Importen der DDR-Außenhandelsbetriebe und der internationalen Verladerschaft von und nach den überseeischen Ländern Transportmöglichkeiten zu erschließen.

Dabei wurden Hauptexportrichtungen des DDR-Außenhandels auch zu den wichtigsten Liniendiensten der DSR. Solche Liniendienste wie die Dienste Rostock - Riga, DDR - Kuba, DDR - SR Vietnam, DDR - VR China und KDVR sowie die Liniendienste in das Mittelmeer, nach Indien, den Persisch-Arabischen Golf, nach Südostasien, dem Fernen Osten und Südamerika bilden heute das Rückgrat des Liniennetzes des VEB DSR.

In immer mehr Fahrtgebieten und für immer mehr Kunden wird die Beförderung der Güter in Containern zur bestimmenden Transporttechnologie. Die DSR hat sich systematisch auf diese Entwicklung eingestellt. Verstärkte Containerisierung in der Linienschifffahrt erfordert neue Formen der Integration und Kooperation, der bilateralen und multilateralen Zusammenarbeit.



So bietet die Deutfracht/Seereederei zusammen mit anderen Reedern im Rahmen von Containerkonsortien Verschiffungsmöglichkeiten an, die in jeder Hinsicht den kommerziellen Anforderungen der Kunden gerecht werden und die darüber hinaus Effektivität und Ökonomie für die Beteiligten sichern.

Der gemeinsam mit der POL 1988 eröffnete 'EACON'-Dienst bietet Verschiffungsmöglichkeiten von Gdynia, Rostock und den wichtigsten Kontinenthäfen in das Mittelmeer, die Golf-Region, zum indischen Subkontinent sowie nach Südostasien und dem Fernen Osten.

Im Rahmen des 'BEACON'-Konsortiums transportiert die DSR Container nach Ostafrika, mit Schiffen des 'RED SEA Express' zu den Häfen des Roten Meeres und auf Schiffen des Container-Konsortiums 'Joint Venture' werden die Boxen zu fast allen wichtigen Häfen des Mittelmeerraumes befördert.

Die Deutfracht/Seereederei verfügt über einen Containerpark von etwa 30 000 TEU. Auf Grund des enorm gewachsenen Containerdurchlaufes wurde eine arbeitsfähige Containerorganisation entwickelt und praxiswirksam eingeführt.

Die Gewährleistung rationeller Güterbeförderung setzt gleichzeitig einen neuen Grad der Transportintegration, die ständig abgestimmte Organisation zwischen den Abladern, den Speditoren, dem Hafenumschlag und Seetransport für die Gestaltung der durchgängig containerisierten Transportkette voraus. Die DSR bietet ihren Kunden in aller Welt solche bewährten Logistiksysteme an.

### Passagierschifffahrt

Zum Leistungsprofil des VEB DSR als Universalreeder gehört auch das Beitreiben des Passagierschiffes "Arkona", mit dessen Indienststellung im Oktober 1985 eine lange Tradition der Passagierschifffahrt der DDR fortgesetzt wurde. Auf dem Programm des vom FDGB gecharterten Schiffes stehen Ostsee-, Schwarzmeer- und Kubareisen sowie Schwarzmeer- und Kubarundreisen.

### Fährverkehr - Gemeinschaftsliniendienst des VEB DSR mit der Litauischen Seereederei

Die enge wirtschaftliche Verflechtung zwischen den Volkswirtschaften der DDR und der UdSSR auf der Basis von Spezialisierung und Kooperation, die sich immer mehr auf die für die Intensivierung entscheidenden Schlüsseltechnologien und die Entwicklung der materiell-technischen Basis der Volkswirtschaften entscheidenden Zweige konzentriert, aber auch in wachsendem Maße die Deckung des Bedarfes an Konsumgütern einbezieht, stellt auch ständig höhere Anforderungen an die qualitative Leistungsfähigkeit des Transportwesens. Um das zu gewährleisten, ist die Fährverbindung Mukran - Klaipeda eingerichtet worden.

Zu der seit der Eröffnung am 02. Oktober 1986 verkehrenden "Mukran" der Deutfracht/Seereederei kamen 1987 die "Klaipeda" und "Vilnius" der Litauischen Seereederei und 1988 die "Greifswald" als zweites DDR-Schiff.

## 2. Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei (BBB)

Aus den volkseigenen Betrieben Deutsche Seebaggerei und Lotsen-Bugsier- und Bergungsdienst wurde am 1. Juli 1978 der VEB BBB. Mit 2 500 Mitarbeitern und über 130 schwimmenden Fahrzeugen leistet er seit Jahren eine zuverlässige Arbeit im In- und Ausland. Das Leistungsprofil, welches vor allem auf nationale Belange ausgerichtet, jedoch international auch attraktiv ist, umfaßt mehr als 20 Leistungsarten. Das Hauptaugenmerk der Arbeit der 3 Produktionsbereiche

- Naßbaggerung
- technische Dienstleistungen und
- Lotsen, Bugsieren und Schleppen

ist auf die Sicherung eines reibungslosen Hafendurchlaufes in den Seehäfen Rostock, Wismar und Stralsund sowie im Fährhafen Mukran gerichtet. Die damit im Zusammenhang stehenden Hauptleistungsarten sind die Naßbaggerung, der Unterwasserbau und -service, das Lotsen und Bugsieren sowie Schleppen, Entsorgung, Tankreinigung, Rettungsmittel- und nautische Geräteprüfung.

Naßbaggerarbeiten bis zu einer Tiefe von 24 m dienen nicht nur der Herstellung bzw. Wiederherstellung der für die nautische Sicherheit der Schifffahrt erforderlichen Sollparameter der Seewasserstraßen und Hafenaquatorien. Auch die Kiesgewinnung aus der Ostsee für die Bauindustrie, die Strandaufspülung für den Küstenschutz sowie Naßbaggerarbeiten zur Landgewinnung und Kultivierung von Unlandflächen gehören ebenso wie Baggerarbeiten im Zusammenhang mit Hafenbaumaßnahmen zur Leistungspalette dieses Produktionsbereiches.

Spezialfahrzeuge des Produktionsbereiches technische Dienstleistungen gewährleisten die Einhaltung der mit der HELCON durch die DDR übernommenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des maritimen Umweltschutzes.

Sehr breit ist das Spektrum der Unterwasserbau- und Serviceleistungen. Es reicht von der Beseitigung von Hindernissen im Zusammenhang mit Baggerarbeiten, über Kabel- und Dükerverlegung bis zur Durchführung spezieller Unterwasserbauarbeiten beim Einsatz von Senkkästen im Hafenaufbau. Aber auch Reparaturarbeiten an wasserbaulichen Anlagen, wie Spundwänden, Slipanlagen und Talsperren (bis zu 60 m) sowie Hilfeleistungen bei Stapelläufen gehören ebenso dazu wie Unterwasserbesichtigungen an Schiffen.

Im Produktionsbereich Lotsen und Bugsieren versehen mehr als 90 Lotsen in den 3 Ostseehäfen Rostock, Wismar und Stralsund ihren Dienst zur sachkundigen Beratung der in- und ausländischen Kapitäne. Dazu bedienen sie sich bei extremen meteorologischen und hydrologischen Bedingungen, wie Nebel und Eis, seit zwei Jahren moderner Positioniermittel im Ergebnis aktiver Neuererarbeit. Jährlich bis zu 19 000mal begeben sie sich an Bord und realisieren gemeinsam mit den Kollektiven der 29 Schlepper und Lotsenboote im Zusammenwirken mit den Kooperationspartnern einen schnellen Hafendurchlauf. Mit spezieller Lizenz des Seefahrtsamtes der DDR ausgestattet, beraten sachkundige Nautiker

als Überseelotsen revierunkundige bzw. Kapitäne von Schiffen mit gefährlicher Ladung bei ihrer Fahrt zu den Ostseehäfen. Lotsen des VEB BBB leisteten und leisten aktive solidarische Hilfe in afrikanischen Ländern. So z. B. in Ägypten, der VDR Jemen, in Algerien und gegenwärtig in drei Häfen Angolas.

Die Schlepperflotte, angepaßt an die Anforderungen der drei Seehäfen und den Küstenbereich der DDR, arbeitet als Bugsierer in den Häfen Rostock, Wismar und Stralsund und übernimmt Schleppaufträge im Küstenbereich. Sie unterstützt den DES "Stephan Jantzen" mit seinen 4 000 kW - der leistungsstärkste Eisbrecher der DDR - bei der Erfüllung der Eisaufbrucharbeiten.

Die besondere Verantwortung für die Sicherheit der Seeleute auf den Schiffen der Handels- und Fischereiflotte sowie der anderen schiffahrtstreibenden Betriebe und Institutionen bis hin zu den privaten Besitzern von Segel- und Motoryachten findet ihren Ausdruck in den Leistungen der Rettungsmittel- und nautischen Geräteprüfung. Diese reichen von der Wartung, Testierung und Instandsetzung von Rettungsflößen und Rettungsanzügen bis zu der von Schiffslaternen, Barografen, Barometern, Sextanten, Peilgeräten und Magnetkompassen. Die Aufzählung der Leistungsarten des VEB BBB wäre unvollständig, würde nicht die Seevermessung genannt werden. Sie ist ausgestattet mit modernen elektronischen Geräten zur Tiefen- und Positionsbestimmung im Küsten- und Seegebiet und verfügt über eine adäquate Auswertetechnik.

Alle diese Aufgaben erfordern einen erfahrenen Stamm von Fachleuten in der Flotte und den Verwaltungsbereichen.

Ähnlich den umfangreichen maritimen Aufgaben wird der VEB BBB künftig auch direkt oder indirekt zuverlässig kommunalwirtschaftliche Aufgaben an der Küste und im Binnenland realisieren. Am häufigsten sind Rohr- und Kabelverlegungen für Wasser-, Wärme- und Energieversorgung durchzuführen, wie z. B. das Verlegen einer Ferngasleitung längs des Grundes der Spree in Berlin zur Versorgung der Heizkraftwerke, wodurch Baumaßnahmen in dicht besiedelten Wohngebieten vermieden werden. Dazu gehören auch Routineuntersuchungen an Staumauern oder Arbeiten an Tiefwasserbelüftern. Selbst beim Anlegen von Strandbädern oder Beregnungsanlagen sind Spezialisten der Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei gefragt.

### 3. VEB Seehafen Rostock (SHR)

Wie die meisten Häfen der Welt wurde auch Rostock als Universalhafen projektiert und ständig entsprechend den Anforderungen der nationalen und internationalen Schifffahrt erweitert und modernisiert. Seine geschützte Lage in einer Bucht, eine kurze und unkomplizierte Zufahrt, die ganzjährige Schiffbarkeit sowie eine ausreichende Wassertiefe im Seekanal sichern das Einlaufen von Schiffen bis zu einer Länge von 230 und einer Breite von 32 Metern sowie einem Tiefgang von 38 Fuss.

Der Überseehafen Rostock ist ein "Eisenbahnhafen". Mehr als 90 % der im- und exportierten Güter werden per Schiene an- und abgefahren.

Mit einer Gleislänge von mehr als 220 km ist er einer der größten Rangierbahnhöfe des Landes, auf dem täglich etwa 100 ein- und ausgehende Züge abgefertigt werden. Mehr als 2 000, in Spitzenzeiten bis zu 4 500 Wagen, müssen dafür bewegt werden. Dafür stehen an fünf Hafenbecken mit 9 000 Meter Kailänge 36 leistungsfähige mit moderner Fördertechnik ausgerüstete Liegeplätze mit einem maximalen Tiefgang von 37 Fuss zur Verfügung. Weitere 7 Liegeplätze für Schiffe bis zu 5 000 tdw bietet der Stadthafen, der etwa 9 km flußabwärts liegt.

Das Leistungsprofil Rostocks wird durch die drei Hauptgutarten Flüssiggut, Schüttgut, Stückgut bestimmt. Der Anteil am Gesamtumschlag beträgt bei flüssigen Gütern etwa 15 %, bei Schüttgütern 50 % und der Stückgut-Im- und Export liegt bei 35 %. 1988 wurden 20 741 285 t Güter umgeschlagen und 3 907 Schiffe abgefertigt.

### Flüssiggutumschlag

Die Ende der siebziger Jahre völlig rekonstruierten Verladeanlagen des am Ostrand des Hafens gelegenen Ölhafens garantieren an drei Liegeplätzen mit maximal 37 Fuss Tauchtiefe eine reibungslose Schiffsabfertigung mit Leistungen bis zu 72 000 Tonnen pro Tag.

Unmittelbar neben dem Ölhafen besteht an einem Liegeplatz die Möglichkeit der Abfertigung von Chemikalien-Tankern mit einem Tiefgang bis zu 29 Fuss.

Zwei Pipelines verbinden die Anlagen mit der Industrie. Für die Lagerung stehen ein hafeneigenes Tanklager mit 100 000 Tonnen Fassungsvermögen und zwei Industrielager mit der dreifachen Kapazität zur Verfügung.

Eine Ballastwasseraufbereitungsanlage mit einer Leistung von 60 Kubikmetern pro Stunde sichert die Reinigung ölverschmutzten Wassers, das im Hafen, auf Schiffen oder in Betrieben Rostocks und seiner Umgebung anfällt.

### Schüttgutumschlag

Der Umschlag von Eisenerz, Kohle, Phosphat, Apatit und losem Zement erfolgt an vier Liegeplätzen am Pier III. Zwei verfahrbare Schiffsentlader (500 bzw. 2 000 t/h), ein Schiffsbelader für losen Zement (600 t/h) und sechs Brückenkrane (20 t), mehrere Kilometer lange Förderbänder, zwei Waggonbeladestationen und leistungsfähige Lagerplatzgeräte garantieren eine schnelle Bearbeitung von Bulkcarriern bis 60 000 tdw.

Für die Abfertigung von Schiffen mit Getreide, Futtermitteln und Fischmehl werden drei Liegeplätze am Pier IV genutzt. Fünf leistungsfähige Schiffsentlader, Förderbandkanäle, ein Groß-Silo (100 000t) und eine automatische Waggonbeladestation sichern Entladeleistungen von mehr als 1 000 t/h. Auch in diesem Bereich können Schiffe bis 60 000 tdw abgefertigt werden.

Auf der gegenüberliegenden Seite des Hafenbeckens C können Schiffe bis 35 000 tdw an einer Spezialanlage mit Harnstoff und Kali beladen werden. Die in zwei Hallen vorgelagerten Dünge-

mittel (35 000 t Kali, 20 000 t Harnstoff) gelangen über Förderbänder zu einem Liegeplatz, der mit drei Schiffsbeladern ( 2 x 300 t/h, 1 x 600 t/h) ausgerüstet ist, die sowohl mit loser wie über eine Absackstation (300 t/h) mit gesackter Ware beschickt werden können.

### Stückgutumschlag/Container

Hier muß der Umschlag von Metallen, genauer gesagt von Walzwerk-erzeugnissen aus der Sowjetunion, an erster Stelle genannt werden. Mit seit Jahren konstanten Leistungen von mehr als drei Millionen Tonnen pro Jahr machen diese Güter, für die vor Jahren ein mit spezieller Krantechnik ausgerüsteter Komplex gebaut worden war, etwa 45 Prozent des gesamten Stückgutumschlages aus. Die Erstellung aller für den Umschlag, den Transport und die Lagerung der Metalle notwendigen Dokumente wurde im Laufe des Jahres 1987 auf die Datenverarbeitung umgestellt.

Eine immer größere Rolle spielt im Rostocker Hafen der Containerverkehr. 1988 wurden rund 143 000 Container umgeschlagen und 1989 sollen es ca. 155 000 werden.

Mit der Inbetriebnahme eines zweiten TAKRAF-Portainers verbesserten sich 1987 die Bedingungen für die schnellere Abfertigung von Containerschiffen. Ein 1986 geschaffenes zweites Containerterminal mit drei 45-t-Brückenkranen und der weitere Einsatz der Datenverarbeitung für die Steuerung des Hafendurchlaufes der Container dienen dem Ziel, auch in den nächsten Jahren den stark steigenden Anforderungen des Außenhandels an den Umschlag von containerisierten Gütern gerecht werden zu können.

Regelmäßige Containerdienste verkehren von Rostock in die Sowjetunion, nach Großbritannien, ins Rote Meer, nach Kuba, Nigeria und nach Ostafrika. Im Ro/Ro-Verkehr gibt es Liniendienste nach Großbritannien, Finnland, in die Sowjetunion und nach Kuba. Rostock ist Basishafen für insgesamt 25 Liniendienste.

Mit Hilfe des Computersystems "PORT-BILANZ", in das alle am Umschlag beteiligten Betriebe einbezogen sind, werden unter Regie des Hafens für alle Betriebe verbindliche Programme erarbeitet, deren Realisierung durch ein Operativzentrum ständig kontrolliert und aktualisiert wird. Großzügige Lagermöglichkeiten sichern auch für den Stückgutumschlag einen schnellen Hafendurchlauf. Dafür stehen acht Kailagerhallen, darunter ein Ro/Ro-Packschuppen und eine klimatisierte Halle für Nahrungsmittel und Früchte, mit einer Fläche von 117 000 Quadratmetern und etwa 300 000 Quadratmetern Freilagerflächen zur Verfügung.

### Stadthafen

Unter teilweise komplizierten Bedingungen für die Güteran- und -abfuhr, die durch die Stadt erfolgen muß, leistet dieser älteste Bereich mit einem Jahresumschlag von 1,5 Mio t Stück- und Schüttgütern einen wertvollen Beitrag zur Erfüllung der Aufgaben des Seehafens. Seine Liegeplätze haben eine Tiefe von 21 Fuss und können Schiffe mit einer Länge bis zu 140 Metern und einer Tragfähigkeit bis maximal 5 000 tdw aufnehmen.

#### 4. VEB Seehafen Wismar (SHW)

Der Seehafen Wismar beging 1986 sein 40jähriges Jubiläum als Seehafenumschlagbetrieb unter sozialistischen Produktionsverhältnissen. Die Auswirkungen des zweiten Weltkrieges hinterließen in Wismar einen fast unbrauchbaren Hafen. Im April 1946 ordnete die sowjetische Militärverwaltung eine Instandsetzung und die Wiederaufnahme der Umschlagarbeit an. Als Arbeitskräfte standen damals nur wenige erfahrene Hafentarbeiter zur Verfügung. Heute fungiert der Seehafen Wismar mit seinen 1 400 Beschäftigten als Basishafen von fünf Schifffahrtslinien in den Mittelmeerraum bzw. nach Südamerika sowie als Basishafen für den Containerliniendienst DDR - Mittelmeer. Große Holzimportmengen aus der UdSSR werden hier jährlich gelöscht.

Als DDR-größter Kaliexportumschlagplatz ist Wismar ebenfalls ein Universalhafen mit leistungsstarken Anlagen für den Umschlag von flüssigen Gütern. Dieselkraftstoffe, Heizöl, Natronlauge, Diaphragmalauge und flüssiger Leim im Export sowie Süßöle, Wein und Destillate im Import sind dabei die Hauptgutarten.

#### Fakten und Zahlen

Länge der Zufahrt Reede-Hafen	25,9	km
zulässige Tauchtiefe	27	Fuss
Kapazität des Wendebeckens	220	m
Kailänge für den Güterumschlag	2 350	m
Liegeplätze für Seeschiffe	16	
Länge der Hafengleise	24 510	m
gedeckte Lagerfläche	19 300	m
Freilagerfläche	35 580	m
Fassungsvermögen der Kaihallen	75 000	t
Tanklagerraum	31 800	m
schwimmender Lagerraum	1 300	t
stationäre Krane	15	
mobile Krane	3	

1988 liefen 1 520 Schiffe Wismar an und 3 758 241 Tonnen wurden umgeschlagen.

## 5. VEB Seehafen Stralsund (SHS)

Der Seehafen Stralsund fertigt vorwiegend kleinere Schiffe aus den Anliegerstaaten der Ost- und Nordsee ab. Regelmäßige Verbindungen bestehen insbesondere zu den sowjetischen Ostseehäfen.

Hauptumschlaggüter sind Soda, Gips, Salz, Braunkohlenbriketts, Wasserglas und Flußspat im Export sowie Zellulose, Steinkohle, Erz, Metalle und Holz im Import.

Der Seehafen ist über die Ostseeansteuerung nach Stralsund über Land- bzw. Osttief oder die Nordansteuerung über Barhöft zu erreichen. Die Modernisierung gewährleistet eine Tauchtiefe von 3,70 m; die Tonnage muß der vorgegebenen Tauchtiefe für Küstenschifffahrt entsprechen.

Über Haff und Bodden besitzt der Hafen Stralsund Binnenwasserstraßenanschluß. Der größte Teil der Güter wird jedoch in den Relationen Schiff/Waggon und Waggon/Schiff umgeschlagen.

15 Schiffsliegeplätze verteilen sich auf die Kailänge von 1 500 m. Für den direkten Umschlag werden sieben Liegeplätze genutzt, davon dient einer als Spezialplatz für den Umschlag von Getreide.

Der Hafen ist mit fünf Kranen mit einer Hubkraft von 2,3 bis 10 t, zahlreichen Verlade- und Transportbändern sowie Flurfördermitteln ausgerüstet.

Umfangreiche Rekonstruktionsmaßnahmen der Salzverladeanlage ermöglichen einen Salzumschlag von 300 Tonnen pro Stunde.

Für die Zwischenlagerung von Gütern stehen 3 650 Quadratmeter gedeckte, 2 000 Quadratmeter ungedeckte sowie sechs Schuten für 2 400 t Umschlaggüter zur Verfügung.

1988 wurden 549 Schiffe abgefertigt und insgesamt 1 015 894 Tonnen Güter umgeschlagen.

## 6. VEB Schiffsmaklerei (SM)

Der VEB Schiffsmaklerei mit der Direktion in Rostock ist alleiniger Linienagent und Klarierungsmakler in den Seehäfen der DDR. Es bestehen Agenturen in Rostock-Überseehafen, Wismar, Stralsund und Saßnitz sowie eine Frachtagentur in Berlin.

Die Hauptaufgaben des Betriebes sind:

- Klarierung und Betreuung
- Koordinierung des Schiffsdurchlaufes in den Häfen
- Vermittlung von Dienstleistungen aller Art
- Verrechnungen von Hafenkosten
- Durchführung von Ladungsbuchungen in den Liniendiensten
- Akquisition von Schiffsraum und Ladung
- Erstellung der Ladungsdokumente
- Verrechnung von Seefrachten

Die Frachtagentur in Berlin hat die Aufgabe, die Außenhandelsbetriebe in Fragen des Seetransportes und der Transportdurchführung zu beraten. Sie hat Auskunft zu geben über die Tarifraten und die frachtgünstigsten Transportwege.

Als Linienagent ist die Schiffsmaklerei Mittler zwischen den Interessen der verladenden Wirtschaft und denen der Reeder. Die SM unterhält zu 31 Reedereien, die die Seehäfen der DDR in den verschiedenen Liniendiensten anlaufen, feste Agenturverbindungen und übernimmt als Linienagent die Vertretung dieser Reedereien.

Über alle ab DDR-Seehäfen verkehrenden Liniendienste werden Segellisten herausgegeben. Zur Beratung der in Berlin ansässigen Außenhandelsbetriebe und Ablader in allen Tarifangelegenheiten und Verschiffungsmöglichkeiten steht die Frachtagentur zur Verfügung. Jährlich werden ca. 75 000 Ladungsbuchungen durchgeführt.

Als Klarierungsmakler ist die SM Organisator aller Leistungen der Betriebe und Institutionen, die an der Schiffsabfertigung beteiligt sind.

Von der Einklarierung bis zum Abgang des Schiffes stehen die Mitarbeiter der Schiffsmaklerei den Schiffsleitungen und Besatzungen mit Ratschlägen und Hinweisen für einen schnellen und reibungslosen Hafendurchlauf sowie angenehmen Aufenthalt in den Seehäfen der DDR zur Verfügung.

Durch ein weitgestrecktes Vertragsnetz besitzt die SM gute Beziehungen zu allen wichtigen Dienstleistungsbetrieben, die für die Versorgung, Abfertigung und Instandhaltung der Schiffe notwendig sind.

Ein Stamm von erfahrenen Mitarbeitern steht den Schiffsleitungen bei Seeprotesten, Verklarungen, Havarien usw. jederzeit zur Seite. Außerdem werden für an- bzw. abmusternde Seeleute die Reiseformalitäten erledigt.

Die Schiffsmaklerei betreut im Durchschnitt jährlich 5 500 Schiffe und ist Bunkermakler für alle Treibstoffe und Öle des VEB Mincl.



## 7. VEB Deutfracht, Internationale Befrachtung, Berlin (DF)

Als Deutsches Kontor für Seefrachten Berlin nahm der heute zum Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft gehörende Betrieb am 1. April 1952 seine Arbeit auf, um im Zusammenhang mit dem wachsenden Außenhandel der Deutschen Demokratischen Republik die ständig steigenden Ex- und Importtransporte termin- und qualitätsgerecht bei hoher Effektivität zu gewährleisten.

Nach mehrfacher Profilierung über solche entwicklungsbedingten Stationen, wie VEB Deutrans, Internationale Spedition und Befrachtung sowie VEB Deutfracht, Internationale Befrachtung und Reederei, hat sich der Betrieb zu einem anerkannten und geschätzten Partner des Außenhandels der Exportindustrie und der Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft der DDR entwickelt.

Als Befrachtungsmakler der Deutschen Demokratischen Republik berät und unterstützt das bewährte und erprobte Betriebskollektiv die Außenhandels- und Exportbetriebe und weitere Interessenten in allen Fragen des Seetransports und beschafft auf den internationalen Seefrachtmärkten den erforderlichen Transportraum. Darüber hinaus vermittelt Deutfracht Ladungen für unsere eigene Handelsflotte und die der RGW-Länder sowie für Transportkunden in aller Welt.

Als international angesehener Partner mit weltweiten Geschäftsbeziehungen beteiligt sich der VEB Deutfracht aktiv an der internationalen Zusammenarbeit in der Seeschifffahrt. Im Rahmen des Rates für Gegenseitige Wirtschaftshilfe gehört er der Jahrestagung der sozialistischen Befrachtungs- und Reedereiorganisation und der BIMCO (Baltic and International Maritime Committee) als Mitglied an. Dabei verbinden den Betrieb besonders enge Beziehungen mit Bruderorganisationen in der UdSSR.

Zur Erfüllung der Aufgaben im Rahmen der weiteren Entwicklung des DDR-Außenhandels und der Seeverkehrswirtschaft unseres Landes unterhält der VEB Deutfracht u. a. Vertretungen in Moskau, London, Hamburg und hat bevollmächtigte Vertreter an allen wichtigen Schifffahrtsplätzen der Welt.

## 8. VEB Schiffsversorgung (SV)

Der VEB Schiffsversorgung ist das zentrale Versorgungsorgan des Kombinates Seeverkehr und Hafenwirtschaft. Er wurde zum Träger einer zentralisierten Materialwirtschaft des Kombinates ausgebaut.

Der VEB SV ist verantwortlich für die Versorgung aller in- und ausländischen Schiffseinheiten in allen Häfen der DDR und der DSR-Flotte weltweit.

Der VEB SV verfügt über eine Gesamtlagerfläche von 63 550 Quadratmetern. Dazu gehören spezielle Gefahrenklasselager für Farben und Chemikalien, Leicht- und Tiefkühlräume, Konserven- und Getränke-lager sowie über 56 Fahrzeuge aller Art. Die Beladung erfolgt durch Stapler in palettisierten Einheiten und Containern.

Das Artikelsortiment ist breit und umfaßt Artikel der Schiffs-  
ausrüstung, Proviantversorgung, Duty-Free-Shops, Ersatzteilver-  
sorgung, Dienst- und Arbeitsschutzbekleidung sowie Seekarten und  
nautische Materialien.

Der Betrieb besteht aus den Bereichen

- Leitung
- Versorgung
- Materialwirtschaft
- Ökonomie
- Technik
- Buchhaltung

und den vier Handelsbereichen

- Ausrüstung
- Proviant
- Außenhandel
- Ersatzteilversorgung

Zu den Niederlassungen in Saßnitz, Wismar, im VEB Fischfang Rostock  
und der Außenstelle in Stralsund kam im März 1988 im Fährhafen Mukran  
ein modernes Versorgungslager hinzu. Jährlich werden ca. 7 000 bis  
8 000 Schiffe versorgt. Alle Schiffe werden durch Bordverkäufer auf-  
gesucht, die die Bestellungen und Liefertermine absprechen.  
Der Betrieb unterhält außerdem acht Duty-Free-Shops, wo die in- und  
ausländischen Seeleute ihren Bedarf an Gegenständen des persönlichen  
Bedarfs und an Genußmitteln zu zollfreien Preisen abdecken können.  
Seit der Gründung des Betriebes im Jahre 1959 wurde auch die inter-  
nationale Zusammenarbeit entwickelt und ausgebaut. Seit 1970 ist der  
VEB SV Mitglied der "International Ship Suppliers Association". Enge  
Verbindungen bestehen zu Schiffsausrüstern der sozialistischen Länder.  
Eine ständige Zusammenarbeit seit 1971 gibt es zu den Schiffsaus-  
rüstern von:

- |              |                  |
|--------------|------------------|
| -Sovfracht   | - UdSSR          |
| -Baltona     | -VR Polen        |
| -Transimpex  | -VR Bulgarien    |
| -Mambisa     | -Kuba            |
| -Naviomar    | -SR Rumänien     |
| -Brodocomerc | -SFR Jugoslawien |

Liniendienste des VEB Deutfracht/Seereederei Rostock  
(Stand August 1989)

1. DDR - UdSSR (bilateraler GLD "UNIBALT" Rostock-Riga v.v.) - (Ro/Ro- und Containerdienst)
2. DDR - UdSSR (Klaipeda-Mukran) - (Eisenbahngüterfährdienst)
3. DDR - Finnland (Ro/Ro-Dienst)
4. DDR - Großbritannien (Hull) - (Ro/Ro-Dienst)
5. DDR - Großbritannien (Purfleet) - (Ro/Ro-Dienst)
6. DDR - Großbritannien (Felixstowe) - (Containerdienst)
7. DDR - Kontinent - Mittelmeer (als Vollmitglied des Containerkonsortiums Joint Venture)
8. DDR - Kontinent - Mittelmeer (konv. Dienst)
9. DDR - SVR Albanien (bilateraler GLD, konv. Dienst)
10. DDR - AR Ägypten (bilateraler GLD, konv./Containerdienst)
11. DDR - DVR Algerien (konv. Dienst)
12. DDR - Kontinent - Westafrika (GLD Uniafrica, konv. Dienst)
13. DDR - Kontinent - Ostafrika (als Vollmitglied des Containerkonsortiums BEACON)
14. DDR - Kontinent - Ostafrika (konv. Dienst)
15. DDR - Kontinent - Rotes Meer (als Vollmitglied des Containerkonsortiums RED SEA EXPRESS)
16. DDR - Kontinent - Rotes Meer (konv./Containerdienst)
17. VR Polen - DDR - Kontinent - Mittelmeer - Arabischer Golf - Indien/Pakistan/Sri Lanka - Südostasien - Ferner Osten (GLD EACON) - (Containerdienst)
18. DDR - Kontinent - Indien/Pakistan/Bangladesh (konv. Dienst)
19. DDR - Skandinavien- Kontinent - SR Vietnam (konv. Dienst)
20. DDR - Kontinent - Südostasien - Fernost (Semicontainerdienst)
21. DDR - Kontinent - VR China(Nord)/KDVR (Semicontainerdienst)
22. DDR - Kontinent - VR China(Süd) - (Semicontainerdienst)
23. DDR - Kontinent - Südamerika (GLD "Baltamerica") - (konv. Dienst)
24. DDR - Kuba (Ro/Ro- und Containerdienst)
25. DDR - Kuba (konv. Dienst)
26. DDR - Kontinent - Mittelamerika/Westküste (einschl. Nicaragua) (Semicontainerdienst)
27. DDR - Karibik - Mittelamerika/Ostküste - Mexiko (Semicontainerdienst)

## Anhang

### Übersicht der Gemeinschaftsliniendienste (GLD) des VEB Deutfracht/ Seereederei Rostock (Stand August 1989)

1. GLD DDR - Kontinent - Kuba (Partner: Empresa Navigacion Mambisa, Havanna)
2. GLD "BALTAMERICA" DDR - Kontinent - Südamerika (Partner: Polish Ocean Lines, Gdynia und Baltic Steamship Company, Leningrad)
3. GLD "UNIAFRICA" DDR - Kontinent - Westafrika (Partner: Polish Ocean Lines, Gdynia und Estonian Shipping Company, Tallin)
4. GLD "BALTAFRICA" DDR - Kontinent - Ostafrika (Partner: Polish Ocean Lines, Gdynia - zur Zeit ruhende Partnerschaft)
5. GLD "UNILEVANT" DDR - Kontinent - östliches Mittelmeer (Partner: Polish Ocean Lines, Gdynia, Latvian Shipping Company, Riga, Navigation Maritime Bulgare, Warna)
6. Bilateraler GLD DDR - Albanien (Partner: Flota Detare, Tirana)
7. Bilateraler GLD DDR - AR Ägypten (Partner: Egyptian Navigation Co., Alexandria, Federal Arab Maritime Co., Alexandria)
8. Bilateraler GLD DDR - VDR Algerien (Partner: Compagnie Nationale Algerienne de Navigation, Algier)
9. GLD "UNIBALT" DDR - UdSSR (Partner: Latvian Shipping Co., Riga)
10. Fährliniengemeinschaft DDR - UdSSR (Partner: Lithuanian Shipping Co., Klaipeda)
11. GLD DDR - Finnland (Partner: Finncarrier Oy., Helsinki)
12. GLD DDR - Vietnam (Partner: Vietnam Ocean Shipping Co., Haiphong)
13. GLD "EACON" VR Polen - DDR - Kontinent - Mittelmeer - Arabischer Golf - Indien/Pakistan/Sri Lanka - Südostasien - Ferner Osten (Partner: Polish Ocean Lines, Gdynia)
14. Container-Konsortium "BEACON" Kontinent - Großbritannien - Ostafrika (Partner: The Charente Steamship Co. Ltd, Liverpool; Compagnie Generale Maritime, Paris; Deutsche Ostafrika-Linie GmbH, Hamburg; Ellerman City Liners, London; Overseas Containers Ltd., London)
15. Container-Konsortium "RED SEA EXPRESS" Kontinent -- Großbritannien - Rotes Meer (Partner: Compagnia di Navigazione Merzario, Milano; Compagnie Maritime d' Affretement, Marseille; The Cunard Steamship Company PLC., London)
16. Container-Konsortium "Joint Venture" Kontinent - Großbritannien - Mittelmeer (Partner: Deutsche Nahostlinien, Hamburg; KNSM-Kroonburgh BV, Rotterdam; Contship Gulf Ltd., Gibraltar; Ellerman Lines PLC., London; Compagnia di Navigazione Merzario SPA, Milano)

Anhang

Schiffsbestand der DDR-Handelsflotte am 31. 12. 1988

Anz.	T y p	tdw	BRT
75	Stückgutschiffe	727 394	570 873
12	Küstenmotorenschiffe	9 486	4 307
27	Containerschiffe	233 438	190 654
6	Ro/Ro-Schiffe	36 893	24 496
1	Schwergut-Ro/Ro-Schiff	1 375	1 273
7	Holzfrachter	31 760	22 410
10	Kühlschiffe	70 420	56 860
20	Massengutschiffe	546 900	348 751
4	Tanker	76 617	50 152
1	Passagierschiff	-	-
2	Eisenbahngüterfähren	24 040	43 780

165

=====

164 Frachtschiffe 1 758 323 1 313 556

Gütertransport der DDR-Handelsflotte per 31.12. 1988 (t)

Gutarten	Mukran	FA 2	FA 3	FA 4	DSR
Metall	299 431	164 911	54 125	1 965 369	2 483 836
Holz	234 887	70 464	24 222	453 739	783 213
anderes Massengut	-	43 748	5 557	1 011 372	1 060 677
allgemeines Stückgut	181 932	909 480	816 588	284 865	2 192 865
Container	46	297 761	1 278 392	208 147	1 784 346
<b>Stückgut ges.:</b>	<b>716 296</b>	<b>1 486 364</b>	<b>2 178 884</b>	<b>3 923 492</b>	<b>8 305 036</b>
Kohle	-	-	-	394 630	394 630
Erz	2 445	-	-	2 936 943	2 939 388
Getreide	-	6 211	-	19 587	25 798
anderes Schüttgut	155 825	63 036	-	1 640 874	1 859 735
<b>Schüttgut ges.:</b>	<b>158 270</b>	<b>69 247</b>	<b>-</b>	<b>4 992 034</b>	<b>5 219 551</b>
<b>Flüssiggut ges.:</b>	<b>61</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>176 274</b>	<b>176 335</b>
<b>Gesamt</b>	<b>874 627</b>	<b>1 555 611</b>	<b>2 178 884</b>	<b>9 091 800</b>	<b>13 700 922</b>
<b>dav. f. Dritte</b>	<b>-</b>	<b>1 228 457</b>	<b>1 898 973</b>	<b>3 293 861</b>	<b>6 421 291</b>
<b>Mio tkm</b>	<b>455,7</b>	<b>15 411,4</b>	<b>36 632,1</b>	<b>35 727,4</b>	<b>88 226,6</b>

Anhang

Güterumschlag der DDR-Seehäfen per 31. 12. 1988 (t)

Gutarten	Rostock	Wismar	Stralsund	Gesamt
Metall	3 170 945	348 270	121 162	3 640 377
Holz	131 425	367 150	17 728	516 303
anderes Massenstückgut	785 581	132 265	-	917 846
allgemeines Stückgut	1 440 025	204 817	28 876	1 673 718
Container	1 160 103	29 415	-	1 189 518
<hr/>				
Stückgut ges.:	6 688 079	1 081 917	167 766	7 937 762
=====				
Kohle	646 427	97 273	405 731	1 149 431
Erz	4 020 649	6 216	87 278	4 114 143
Getreide	2 360 040	8 724	-	2 368 764
anderes Schüttgut	3 944 511	1 981 724	355 119	6 281 354
<hr/>				
Schüttgut ges.:	10 971 627	2 093 937	848 128	13 913 692
<hr/>				
Flüssiggut ges.:	3 081 579	582 387	-	3 663 966
=====				
Seewärtiger Umschlag	20 741 285	3 758 241	1 015 894	25 515 420
=====				
dar. Transit	819 287	45 363	-	864 650
=====				
dar. Binnenschiffsumschlag	-	-	20 202	20 202
<hr/>				
Lagerumschlag	11 076 217	2 183 284	151 540	13 411 041
<hr/>				
Gesamtumschlag	31 817 502	5 941 525	1 167 434	38 926 461
=====				
Getreideumschlag für RLN	14 050	8 261	722	23 033

Schiffsverkehr in DDR-Häfen nach Nationalität (Flagge) 1988

Flagge	Schiffe	BRT
DDR	1 467	8 440 909
Albanien	4	34 676
Bulgarien	5	94 195
China	23	296 403
CSSR	11	215 719
Jugoslawien	13	93 644
Kuba	14	143 107
Korea	1	13 800
Polen	49	449 528
UdSSR	1 383	5 958 382
Rumänien	5	33 979
Ungarn	4	37 726
Vietnam	4	36 592
Algerien	7	36 279
Angola	1	9 079
Antigua	182	118 853
ARÄ	22	142 031
Argentinien	6	70 467
Bahamas	33	127 031
Barbuda	5	3 466
Belgien	1	18 155
Brasilien	29	504 722
BRD	850	868 346
Cayman Island	2	4 072
Capverdische Inseln	2	6 518
Chile	2	22 094
Costa Rica	2	810
Dänemark	141	214 042
Äthiopien	7	89 376
Finnland	48	133 351
Frankreich	12	36 545
Faroer Inseln	2	799
Gambia	2	3 196
Gibraltar	2	3 103
Griechenland	28	482 416
Großbritannien	37	134 369
Honduras	50	21 465
Hongkong	3	42 548
Indien	52	733 139
Irak	4	31 487
Iran	1	14 434
Irland	4	14 701
Island	10	15 895
Italien	9	62 447
Jamaika	2	998
Japan	10	183 021
Jordanien	1	12 631
Kanada	1	21 269
Kanarische Inseln	1	1 000
Kuweit	2	10 211
Liberia	43	716 949
Libyen	1	1 599

Anhang

Flagge	Schiffe	BRT
Malaysia	1	18 959
Malediven	1	11 721
Malta	39	254 309
Marokko	2	4 345
Niederlande	64	137 485
Niederländ. Antillen	14	38 920
Norwegen	105	262 806
Österreich	10	22 608
Panama	152	1 210 786
Peru	2	33 009
Philippinen	24	257 782
Portugal	2	11 345
Schweden	633	1 204 572
Schweiz	13	22 170
Singapur	14	120 214
Spanien	22	59 583
Sri Lanka	1	9 623
St. Vincent	107	132 130
Syrien	3	16 067
Togo	2	14 738
Türkei	7	32 787
Vanuatu	3	23 103
Venezuela	1	10 307
Zypern	153	895 190
<hr/>		
Gesamt	5 976	25 570 284

=====

Schiffsabfertigung in den Seehäfen der DDR 1988

	Seehäfen insgesamt	davon Seehafen Rostock	Seehafen Wismar	Seehafen Stralsund
	5 976	3 907	1 520	549
=====				
davon:				
Schiffe d. DDR	1 467	1 111	352	4
ausländ. Schiffe	3 126	1 928	876	322
UdSSR Schiffe	1 383	868	292	223

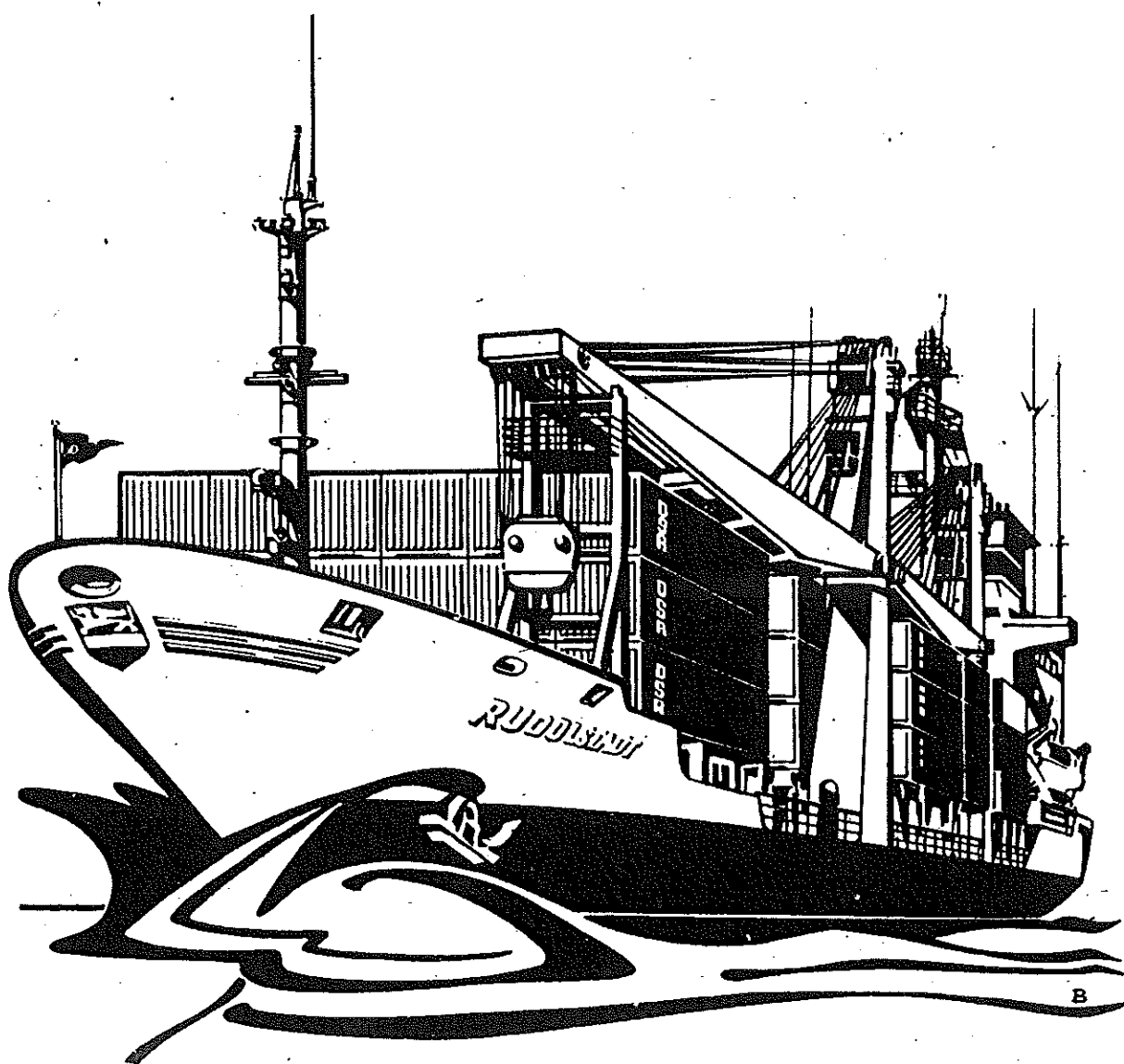
BRT (1000) der abgefertigten Schiffe

	insgesamt	20 767	4 041	762
	25 570			
=====				
davon:				
Schiffe d. DDR	8 441	7 481	955	5
ausländ. Schiffe	11 171	8 903	2 057	211
UdSSR Schiffe	5 958	4 383	1 029	546



# DSR-LINES

## DIE SCHIFFE DER DDR- HANDELSFLOTTE



VEB DEUTFRACHT/SEEREEDEREI ROSTOCK DDR

Schiffstyp Schiffsname (Type of Vessel Ships name)	Unter- scheidungs- signal (Call sign)	Bau- land Built (Country)	Bau- jahr Year	TEU	BRT (GRT)	BRT (NRT)	tdw (tdw)	Länge (Length)	Breite (Beam)	Tiefgang (Draught)
---	--	------------------------------------	----------------------	-----	--------------	--------------	--------------	-------------------	------------------	-----------------------

Passagierschiff  
(Passenger Ship)

Arkona	Y5CC	BRD	1981		18 834	10 695	3 345	164,35	22,60	6,12
--------	------	-----	------	--	--------	--------	-------	--------	-------	------

Containerschiffe  
(Containerships)

Ruhland	Y5CJ	DDR	1985	946	13 769	7 550	18 155	165,50	23,05	10,07
Rübeland	Y5CK	DDR	1985	946	13 769	7 550	18 155	165,50	23,05	10,07
Sohland	Y5CL	DDR	1985	946	13 769	7 550	18 155	165,50	23,05	10,07
Fahrland	Y5EO	DDR	1986	946	13 769	7 550	18 155	165,50	23,05	10,07
Vogtland	Y5ED	DDR	1986	896	13 335	6 868	17 100	158,91	23,05	10,10
Havelland	Y5EE	DDR	1986	896	13 355	6 868	17 100	158,91	23,05	10,10
Ernst Thälmann	Y5ET	DDR	1987	1 164	18 353	5 786	19 700	172,40	25,40	10,40
Wilhelm Pieck	Y5EP	DDR	1987	1 164	18 353	5 786	19 700	172,40	25,40	10,40
Otto Grotewohl	Y5EQ	DDR	1988	1 164	18 353	5 786	19 700	172,40	25,40	10,40
Walter Ulbricht	Y5EU	DDR	1989	1 164	18 353	5 786	19 700	172,40	25,40	10,40
Halberstadt	Y5CD	Span	1985	422	6 819	2 937	7 738	122,10	20,10	8,00
Arnstadt	Y5CE	Span	1985	422	6 819	2 937	7 738	122,10	20,10	8,00
Rudolstadt	Y5CF	Span	1985	422	6 819	2 937	7 738	122,10	20,10	8,00
Johanngeorgenstadt	Y5CG	Span	1985	422	6 819	2 937	7 738	122,10	20,10	8,00
Neustadt	Y5CH	Span	1986	422	6 819	2 973	7 738	122,10	20,10	8,00
Jöhstadt	Y5CI	Span	1986	422	6 819	2 973	7 738	122,10	20,10	8,00

Schiffstyp Schiffsname (Type of Vessel Ship's name)	Unter- scheidungs- signal (Call sign)	Bau- land (Country)	Bau- jahr Built Year	BRT (GRT)	NRT (NRT)	tdw (tdw)	Länge (Length)	Breite (Beam)	Tiefgang (Draught)
--	--	---------------------------	-------------------------------	--------------	--------------	--------------	-------------------	------------------	-----------------------

Ro/Ro-Schiffe  
(Roro-vessels)

Aschberg	Y5KC	Fin	1972	3 146	1 094	4 700	113,52	19,23	6,25
Beerberg	Y5PX	Fin	1972	3 146	1 094	4 700	113,52	19,23	6,25
Fichtelberg	Y5GN	Nor	1975	4 128	9 027	7 381	137,55	20,60	7,18
Auersberg	Y5CN	DDR	1983	4 692	1 895	6 704	138,50	20,50	7,23
Gleichberg	Y5CM	DDR	1982	4 692	1 895	6 704	136,50	20,50	7,23
Kahleberg	Y5CO	DDR	1983	4 692	1 895	6 704	140,12	20,50	7,23

Schwergutschiff  
(Heavy-lift/ro-ro)

Brocken	Y5GZ	Ndl	1976	1 273	528	1 349	81,00	16,40	3,96
---------	------	-----	------	-------	-----	-------	-------	-------	------

Eisenbahngüterfähre  
(Railgoods ferry)

Mukran	Y5DK	DDR	1986	21 890	6 567	12 020	190,50	28,00	6,80
Greifswald	Y5DL	DDR	1988	21 890	6 567	12 020	190,50	28,00	6,80

Stückgutschiffe (über 10 000 tdw)  
(General Cargo Ships/exceeding 10 000 tdw/)

Berlin-Hauptstadt der DDR	Y5BD	DDR	1980	10 141	5 752	13 600	156,84	21,81	9,00
Dresden	Y5BG	DDR	1976	10 047	5 824	15 094	156,84	21,80	9,45
Cottbus	Y5BC	DDR	1979	10 225	5 629	13 600	156,83	21,81	9,00
Erfurt	Y5BA	DDR	1980	10 230	5 636	13 600	156,83	21,80	9,00
Frankfurt/Oder	Y5BF	DDR	1979	10 230	5 636	13 600	156,80	21,79	9,00

Schiffstyp Schiffsname (Type of Vessel Ship's name)	Unter- scheidungs- signal (Call sign)	Bau- land (Country)	Bau- jahr Built Year	BRT (GRT)	NRT (NRT)	tdw (tdw)	Länge (Length)	Breite (Beam)	Tiefgang (Draught)
Halle	Y5BH	DDR	1976	10 047	5 802	15 094	156,84	21,85	9,45
Karl-Marx-Stadt	Y5BR	DDR	1977	10 050	5 802	15 094	156,84	21,85	9,45
Leipzig	Y5BO	DDR	1980	10 150	5 749	13 600	156,86	21,86	9,00
Potsdam	Y5BB	DDR	1978	10 225	5 634	13 600	156,84	21,88	9,00
Schwerin	Y5BS	DDR	1980	10 230	5 636	13 600	156,86	21,79	9,00
Suhl	Y5BJ	DDR	1977	10 047	5 624	15 094	156,84	21,80	9,45
Altenburg	Y5KH	DDR	1967	8 501	5 048	10 080	150,10	20,24	8,20
Bernburg	Y5KL	DDR	1967	8 501	5 048	10 080	150,25	20,24	8,20
Blankenburg	Y5FS	DDR	1967	8 501	5 048	10 150	150,15	20,24	8,20
Boizenburg	Y5KG	DDR	1967	8 501	5 048	10 080	150,29	20,19	8,20
Eilenburg	Y5KK	DDR	1967	8 501	5 048	10 080	150,55	20,24	8,20
Freyburg	Y5KR	DDR	1969	8 600	4 943	10 150	150,15	20,24	8,20
Magdeburg	Y5KS	DDR	1970	8 529	5 052	10 080	150,30	20,24	8,20
Meyenburg	Y5DB	DDR	1968	8 501	5 048	10 080	150,55	20,24	8,20
Naumburg	Y5KI	DDR	1967	8 501	5 048	10 080	150,55	20,24	8,20
Neubrandenburg	Y5KT	DDR	1970	8 529	5 051	10 080	150,23	20,24	8,20

Schiffstyp Schiffsname (Type of Vessel Ship's name)	Unter- scheidungs- signal (Call sign)	Bau- land (Country)	Bau- jahr Built Year	BRT (GRT)	NRT (NRT)	tdw (tdw)	Länge (Length)	Breite (Beam)	Tiefgang (Draught)
Nienburg	Y5FI	DDR	1969	8 584	4 956	10 080	150,15	20,24	8,20
Oranienburg	Y5KN	DDR	1968	8 501	5 048	10 080	150,32	20,24	8,20
Quedlinburg	Y5KF	DDR	1967	8 501	5 048	10 080	150,30	20,22	8,20
Ronneburg	Y5FH	DDR	1968	8 501	5 048	10 080	150,15	20,24	8,20
Rostock	Y5KE	DDR	1967	8 501	5 048	10 080	150,10	20,24	8,20
Schwarzburg	Y5KM	DDR	1967	8 501	5 048	10 080	150,35	20,24	8,20
Friedrich Engels	Y5KB	DDR	1972	11 023	6 454	13 100	166,40	23,00	9,55
Karl Marx	Y5KA	DDR	1971	11 023	6 454	13 100	166,40	23,00	9,55
Mühlhausen	Y5BX	DDR	1976	11 127	6 015	12 350	150,37	21,80	8,96
Nordhausen	Y5BW	DDR	1976	11 127	6 015	12 350	150,37	21,80	8,96
Sangerhausen	Y5BY	DDR	1977	11 127	6 015	12 350	150,37	21,80	8,96
Sondershausen	Y5BZ	DDR	1977	11 127	6 020	12 350	150,37	21,80	8,96
Radebeul	Y5BK	DDR	1984	13 557	7 854	17 330	158,05	23,05	10,18
Georg Handke	Y5GC	BRD	1965	9 676	5 320	13 550	156,10	20,54	9,15
Crimmitschau	Y5FO	DDR	1979	9 231	5 235	12 685	159,01	21,00	9,05
Fliegerkosmonaut der DDR Sigmund Jähn	Y5LX	DDR	1979	9 231	5 235	12 685	150,00	21,00	9,05
Glauchau	Y5FP	DDR	1980	9 225	5 244	12 685	150,08	21,05	9,05
Pasewalk	Y5LV	DDR	1979	9 231	5 235	12 685	150,17	21,05	9,05
Pritzwalk	Y5LW	DDR	1978	9 231	5 235	12 685	150,17	21,05	9,05

Schiffstyp Schiffsname (Type of Vessel Ship's name)	Unter- scheidungs- signal (Call sign)	Bau- land (Country)	Bau- jahr Built (Year)	BRT (GRT)	NRT (NRT)	tdw (tdw)	Länge (Length)	Breite (Beam)	Tiefgang (Draught)
Stückgutschiffe (4 001 - 10 000 tdw) (General Cargo Ships / 4 001 - 10 000 tdw)									
Aken	Y50U	DDR	1978	5 993	3 276	7 923	121,80	17,64	7,72
Bergen	Y50Z	DDR	1978	5 972	3 208	7 923	121,80	17,60	7,72
Burg	Y50Y	DDR	1974	5 960	3 275	7 923	121,83	17,60	7,71
Freital	Y50X	DDR	1977	5 993	3 276	7 923	121,84	17,63	7,72
Hettstedt	Y50W	DDR	1975	5 960	3 275	7 923	121,83	17,60	7,71
Koethen	Y50V	DDR	1978	5 993	3 276	7 888	121,85	17,64	7,72
Heidenau	Y5RD	SU	1979	4 841	2 436	6 780	130,00	17,34	6,93
Rabenau	Y5RB	SU	1979	4 841	2 436	6 780	130,00	17,34	6,93
Fläming	Y5FU	Ndl	1967	6 110	3 528	7 500	135,70	17,74	7,60
Frederic Joliot- Curie	Y5CT	DDR	1969	5 711	3 223	6 950	129,62	17,35	6,83
Fürstenberg	Y5CV	DDR	1970	5 711	3 209	6 950	129,47	17,35	6,83
Sonneberg	Y5CR	DDR	1969	5 715	3 243	6 950	129,42	17,35	6,74
Stollberg	Y5CU	DDR	1970	5 711	3 223	6 950	129,40	17,35	7,60
Wismar	Y5CW	DDR	1968	5 715	3 243	6 950	129,38	17,34	6,74
Wittenberg	Y5CS	DDR	1969	5 711	3 223	6 950	129,48	17,35	6,74
Blankensee	Y5LK	DDR	1978	5 651	2 826	7 309	120,60	17,64	7,85
Cunewalde	Y5LE	DDR	1976	5 744	3 010	7 496	120,48	17,64	7,85

Schiffstyp Schiffsname (Type of Vessel Ship's name)	Unter- scheidungs- signal (Call sign)	Bau- land Built (Country)	Bau- jahr Year	BRT (GRT)	NRT (NRT)	tdw (tdw)	Länge (Length)	Breite (Beam)	Tiefgang (Draught)
Eichwalde	Y5LF	DDR	1976	5 744	3 010	7 496	120,45	17,64	7,85
Fleesensee	Y5LL	DDR	1978	5 651	2 826	7 309	120,60	17,64	7,85
Fürstenwalde	Y5LC	DDR	1976	5 744	3 010	7 496	120,59	17,60	7,85
Geringswalde	Y5LJ	DDR	1977	5 746	3 016	7 496	120,49	17,64	7,85
Inselsee	Y5LP	DDR	1979	5 664	2 835	7 309	120,60	17,64	7,85
Kölpinsee	Y5LM	DDR	1978	5 651	2 826	7 309	120,47	17,64	7,85
Liebenwalde	Y5LG	DDR	1977	5 744	3 015	7 496	120,48	17,64	7,85
Luckenwalde	Y5LD	DDR	1976	5 744	3 010	7 496	120,59	17,64	7,85
Mittenwalde	Y5LI	DDR	1977	5 746	3 016	7 496	120,45	17,60	7,85
Müggelsee	Y5LN	DDR	1979	5 651	2 826	7 309	120,60	17,64	7,85
Rhinsee	Y5LR	DDR	1980	5 664	2 835	7 309	120,37	17,64	7,85
Rudolf Diesel	Y5LA	DDR	1975	5 735	2 992	7 434	120,50	17,60	7,85
Schönwalde	Y5LH	DDR	1977	5 746	3 016	7 496	120,50	17,60	7,85
Schwielowsee	Y5LQ	DDR	1979	5 664	2 835	7 309	120,25	17,64	7,85
Trentsee	Y5LS	DDR	1980	5 664	2 835	7 309	120,49	17,64	7,85
Werbellinsee	Y5LO	DDR	1979	5 651	2 826	7 309	120,60	17,64	7,85
<u>Massengutschiffe</u> (Bulk carriers)									
Jena	Y5KV	DDR	1978	15 979	8 638	23 200	176,65	22,91	10,11
Meißen	Y5KW	DDR	1978	15 979	8 638	23 200	176,64	22,91	10,11
Weimar	Y5KU	DDR	1977	15 979	8 638	23 200	176,65	22,91	10,11

Schiffstyp Schiffsname (Type of Vessel Ship's name)	Unter- scheidungs- signal (Call sign)	Bau- land (Country)	Bau- jahr Built Year	BRT (GRT)	NRT (NRT)	tdw (tdw)	Länge (Length)	Breite (Beam)	Tiefgang (Draught)
Hennigsdorf	Y5EH	DDR	1986	16 794		24 200	176,60	22,86	10,46
Brandenburg	Y5EI	DDR	1986	16 794		24 200	176,60	22,86	10,46
Riesa	Y5EJ	DDR	1986	16 794		24 200	176,60	22,86	10,46
Maxhütte	Y5EA	Bras	1985	22 466		36 627	193,84	27,60	10,93
Staßfurt	Y5EN	Bras	1985	22 466		36 627	193,84	27,60	10,93
Espenhain	Y5PR	DDR	1963	8 136	4 466	11 740	151,86	19,24	8,58
Trattendorf	Y5PD	DDR	1962	8 136	4 466	11 780	151,82	19,24	8,58
Artern	Y5GW	PoI	1971	1 586	1 141	2 959	84,13	13,61	5,29
Coswig	Y5GX	PoI	1971	1 584	1 141	2 959	84,28	13,63	5,28
Colditz	Y5DF	SU	1980	23 099	13 590	38 250	199,80	27,85	11,21
Gröditz	Y5RU	SU	1972	22 798	14 633	38 250	201,30	27,85	11,21
Görlitz	Y5RV	SU	1974	22 798	14 633	38 250	201,30	27,85	11,21
Premitz	Y5DR	SU	1981	23 060	13 713	38 250	199,80	27,85	11,21
Eisenhüttenstadt	Y5BN	Swd	1960	23 357	15 091	38 242	199,65	26,99	11,38
Apolda	Y5BJ	BRD	1969	24 594	14 544	43 442	203,14	28,49	11,60
Gotha	Y5BE	BRD	1971	24 594	14 544	43 442	203,14	28,49	11,60



Schiffstyp Schiffsname (Type of Vessel Ship's name)	Unter- scheidungs- signal (Call sign)	Bau- land (Country)	Bau- jahr Built (Year)	BRT (GRT)	NRT (NRT)	tdw (tdw)	Länge (Length)	Breite (Beam)	Tiefgang (Draught)
--	--	---------------------------	---------------------------------	--------------	--------------	--------------	-------------------	------------------	-----------------------

#### Metalltransporter

Edgar Andre	Y5MA	DDR	1962/84	8 246	2 473	10 037	142,20	18,60	8,83
Georg Schumann	Y5MN	DDR	1966/85	8 246	2 473	10 120	142,20	18,60	8,83
Ernst Schneller	Y5MB	DDR	1963/84	8 246	2 473	10 387	142,20	18,60	8,83

#### Kühlschiffe (Reefers)

Theodor Fontane	Y5DO	Bel	1966	4 978	2 808	4 875	135,02	18,80	6,82
Theodor Storm	Y5DF	Bel	1966	4 976	2 824	4 875	135,01	17,83	6,82
Fritz Reuter	Y5FC	Nor	1964	4 571	2 379	6 150	138,77	18,46	7,86
John Brinckman	Y5FD	Swd	1964	4 575	2 381	6 150	138,77	18,45	7,86
Ernst-Moritz Arndt	Y5KD	Gbr	1973	6 653	3 603	9 076	140,73	18,05	9,01
Gerhard Hauptmann	Y5ME	Gbr	1974	6 653	3 603	9 076	140,73	18,05	9,01
Heinrich Heine	Y5RK	Nor	1975	6 641	3 612	9 147	140,70	18,03	9,02
Theodor Körner	Y5RL	Nor	1975	6 641	3 612	9 147	140,70	18,03	9,02
Ferdinand Freiligrath	Y5RX	Gbr	1967	5 587	2 858	6 600	152,62	19,23	7,64
Georg Weerth	Y5RW	Gbr	1968	5 555	2 704	6 600	152,62	19,23	7,74

Schiffstyp Schiffsname (Type of Vessel Ship's name)	Unter- scheidungs- signal (Call sign)	Bau- land (Country)	Bau- jahr Built Year	BRT (GRT)	NRT (NRT)	tdw (tdw)	Länge (Length)	Breite (Beam)	Tiefgang (Draught)
<u>Gastanker (Gas Tankers)</u>									
Bussewitz	Y5RM	BRD	1983	14 377 GT	4 313	13 355 NT	157,30	22,70	8,25
<u>Chemikaliertanker (Chemical Tankers)</u>									
Buna	Y5RH	NdI	1979	1 347	512	1 760	73,44	12,02	4,90
Schkopau	Y5RC	NdI	1979	1 347	512	1 760	73,46	12,03	4,90
<u>Tanker (Tankers)</u>									
Schwedt	Y5BU	Nor	1975	33 134	19 091	59 650	211,18	32,20	13,22
<u>Leimtanker (Lime Tankers)</u>									
Barth	Y5CA	NdI	1965	499	239	1 050	63,07	10,59	3,68
Malchin	Y5SR	DDR	1958	535	213	724	59,46	9,82	3,60
<u>Containerschiffe (Containerships)</u>									
Boltenhagen	Y50A	DDR	1970	299	137	780	57,80	10,25	3,68
Dierhagen	Y50C	DDR	1970	299	137	780	57,70	10,28	3,68
Nienhagen	Y50D	DDR	1971	299	137	780	57,85	10,31	3,68
Trinwillershagen	Y50B	DDR	1970	299	137	780	57,86	10,26	3,68

Schiffstyp Schiffsname (Type of Vessel Ship's name)	Unter- scheidungs- signal (Call sign)	Bau- land Built (Country)	Bau- jahr Year	BRT (GRT)	NRT (NRT)	tdw (tdw)	Länge (Length)	Breite (Beam)	Tiefgang (Draught)
Warin	Y50P	DDR	1972	494	267	1 111	71,03	10,37	3,68
Bansin	Y50Q	DDR	1972	494	267	1 111	70,95	10,12	3,68
Kröpelin	Y5RA	DDR	1972	494	267	1 111	70,98	10,37	3,68
Rechlin	Y50T	DDR	1972	494	267	1 111	70,89	10,35	3,68
Tessin	Y50R	DDR	1972	494	267	1 111	71,06	10,37	3,69
Klosterfelde	Y5CZ	DDR	1972	3 089	1 905	4 211	104,92	14,64	6,39
Neuhausen	Y5CX	DDR	1972	3 091	1 904	4 211	104,93	14,64	6,39
Radeberg	Y5CY	DDR	1972	3 089	1 905	4 211	104,92	14,64	6,39

Stückgutschiffe (1 500 - 4 000 tdw)  
(General Cargo Vessels ( 1 500 - 4 000 tdw/))

Flamingo	Y5PM	DDR	1963	1 744	928	2 775	82,50	12,62	5,26
Pinguin	Y5PH	DDR	1964	1 744	928	2 782	82,40	12,62	4,26
Eisenberg	Y5MV	DDR	1967	2 547	1 422	3 640	92,87	14,23	5,93
Hellerau	Y5FV	DDR	1966	2 546	1 424	3 640	92,86	14,23	5,95
Oelsa	Y5MT	DDR	1967	2 547	1 422	3 640	92,82	14,23	5,93
Themar	Y5MS	DDR	1966	2 543	1 424	3 640	92,86	14,24	5,93
Zeulenroda	Y5MR	DDR	1966	2 545	1 428	3 640	92,88	14,23	5,96

Schiffstyp Schiffsname (Type of Vessel Ship's name)	Unter- scheidungs- signal (Call sign)	Bau- land (Country)	Bau- jahr Built (Year)	BRT (GRT)	NRT (NRT)	tdw (tdw)	Länge (Length)	Breite (Beam)	Tiefgang (Draught)
--	--	---------------------------	---------------------------------	--------------	--------------	--------------	-------------------	------------------	-----------------------

Küstenmotorschiffe  
(Coasters)

Wolgast	Y5CB	Ndl	1965	499	239	1 092	60,34	10,50	3,90
Hagenow	Y50E	DDR	1971	299	142	718	57,70	10,32	3,68
Marlow	Y50G	DDR	1971	299	142	718	57,87	10,31	3,68
Miltzow	Y50H	DDR	1971	299	142	718	57,87	10,31	3,68
Mirow	Y500	DDR	1972	299	142	718	57,63	10,38	3,68
Neubukow	Y50F	DDR	1971	299	142	718	57,87	10,31	3,68
Rakow	Y50K	DDR	1971	299	142	718	57,82	10,38	3,68
Satow	Y50I	DDR	1971	299	142	718	57,87	10,31	3,68
Semlow	Y50J	DDR	1971	299	142	718	57,74	10,31	3,68
Torge low	Y50N	DDR	1972	299	142	718	57,86	10,37	3,68