

Zu unserer Beilage



# Der NIETLOGGER

Mit dem Nietlogger begann die DDR-Loggerproduktion

In Boizenburg erbauter Nietlogger ROS-105 KARL LIEBKNECHT (später Fischereiforschungsschiff)

In der Chronik der Bauleistungen des DDR-Schiffbaus nimmt der Logger als am häufigsten gebauter Schiffstyp für alle Zeiten eine Sonderstellung ein. Insgesamt 1060 Einheiten einschließlich der Modifikation Kühllogger (172), Tanklogger (38), Mannschaftstransporter (8), Ausbildungsschiff (2), Vermessungsschiff (1) und Forschungsschiff (1) übergaben die DDR-Werften im Zeitraum vom 31. Mai 1949 bis zum

14. August 1958. (Außerdem bauten die Schiffsreparaturwerft Genthin und die Boots- und Reparaturwerft Greifswald das Werkstattschiff BEREITSCHAFT auf der Basis des Loggerentwurfes). Die weitaus größte Anzahl (1019) übernahm die Fischwirtschaft der UdSSR.

Aus der Sicht unserer Hochseefischer, denen bis 1950 nur 17-m- und 21-m-Kutter zur Verfügung standen, war der Log-

ger der erste „große“ Schiffstyp, mit dem sie Jahresfänge von etwa 1000 t erzielten. Sie bewahren ihn als ein sehr seetüchtiges und ihre Laufbahn wesentlich prägendes Fischereifahrzeug der Aufbaujahre und halten ihn wie eine Jugendliebe in bleibender Erinnerung.

Aus schiffbaulicher Sicht war der außerordentlich große Bedarf an diesem Typ die eigentliche Herausforderung, denn

die Entwicklung, Produktion und Beschaffung der Zuliefausrüstung und vieler Zubehörteile sowie das Überführen an die Küste waren ja generelle Probleme jener Zeit. Ursprünglich, am 28. März 1946, durch Anordnung der sowjetischen Militär-Administration als „Fahrzeug mit genietetem Eisenschiffkörper und teilweise angewandter elektrischer Schweißung bei weniger verantwortlichen Teilen des Schiffes“ bestellt und in Boizenburg, Roßlau, Brandenburg und Rostock auch so gebaut, mußte gerade mit diesem Schiffstyp in sehr kurzer Zeit der Durchbruch zur Vollschweißung erzielt werden. Das war unabdingbare Voraussetzung für die fließende Fertigung und die rationelle Sektionsbauweise.

Diese erforderten geradezu revolutionäre Umwälzungen im Denken, das schweißgerechte Konstruieren, weitverbreitete Vorurteile abzubauen und die völlige Abkehr von der althergebrachten, traditionellen und handwerklichen Einzelteilbauweise. Nach bahnbrechenden Leistungen auf diesem Gebiet

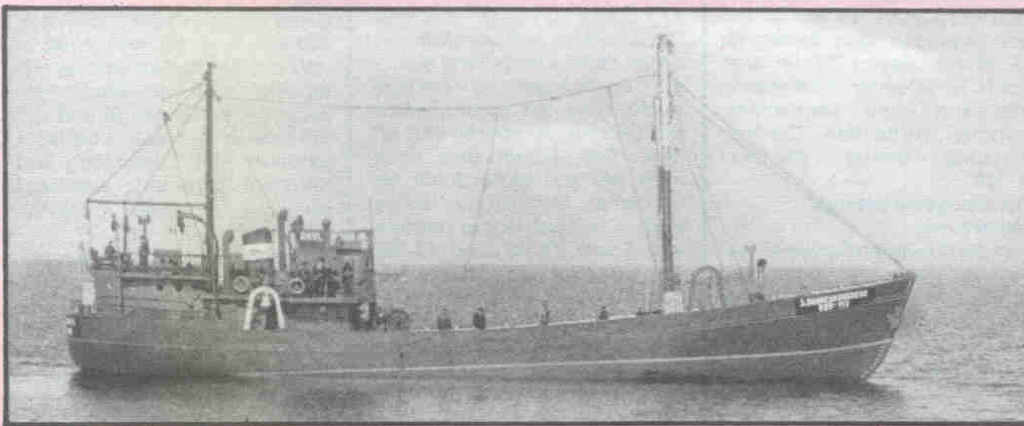
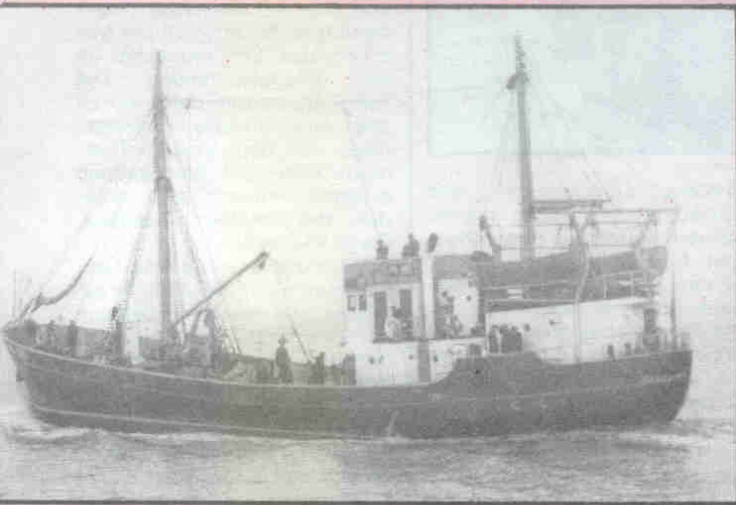
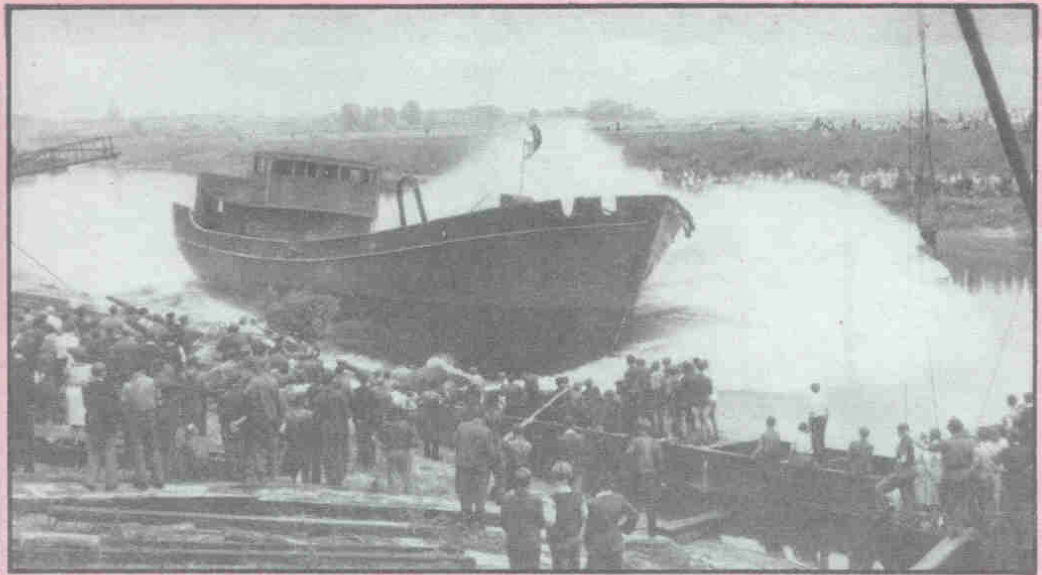


Klassische Nietbauweise in Boizenburg

**Querstapellauf des ersten Loggers in Boizenburg**

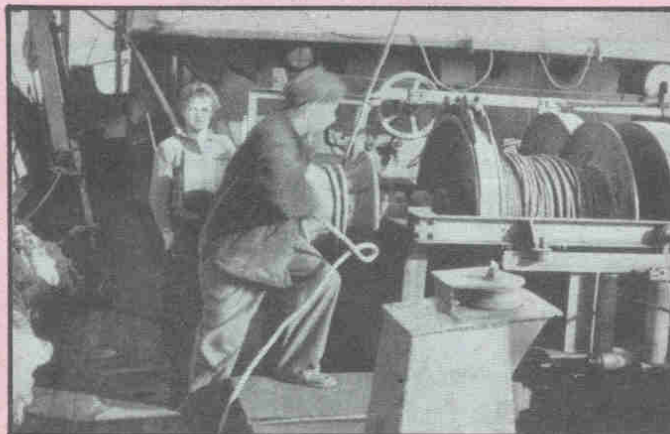
FOTOS: SAMMLUNG AUTOREN, BE-DAU; STROBEL WINKLER

**Nietlogger RL-305 (Bau-Nr. 567) der ersten Bauausführung der Schiffswerft „Neptun“, Rostock, übergeben am 8. 11. 1949** ▼



**Nietlogger ROS-112 3. BUNDESKONGRESS der Roßlauer Schiffswerft während der Werfterprobung. Am 22. 12. 1950 in Dienst gestellt**

nahm die am 15. April 1948 gegründete Volkswerft Stralsund 1949 die Produktion vollgeschweißter Logger auf, erreichte 1957 eine Jahresproduktion von 105 Logger und übergab insgesamt 594 Einheiten und damit über die Hälfte aller gebauten bis 1958. Der Nietlogger war also der Beginn des Baus von Fischereifahrzeugen für die große Hochseefischerei und typbewährte Ausgangsbasis für die Schweißkonstruktion. Er



**Spillarbeiten an der Netzwinde, dem Hauptarbeitsmittel der Hochseefischer**

▲ **Nietlogger RL-335 (Bau-Nr. 669) in abgewandelter Bauausführung der Schiffswerft „Neptun“ Rostock. Übergeben am 9. 8. 1950**

wurde, wie bei solchen längerlaufenden Serien üblich, mehrfach entsprechend den unterschiedlichen Betreiberwünschen und Praxiserkenntnissen verändert.

Dieser Dokumentation sind im wesentlichen die Ende der 40er Jahre angefertigten Unterlagen der Elbewerft Boizenburg zugrunde gelegt. Sie erhielt als Thomsen & Co., Werft, Fahrzeug- und Maschinenfabrik Boizenburg (Elbe) bereits am 1. April 1946 von der Generaldirektion Schifffahrt, Berlin, den Auftrag P-50/64 156, eiserne Fischlogger 100 t (100 t Fisch in Fässern) serienmäßig für die UdSSR zu bauen. Die Boizenburger übergaben am 31. Mai 1949 mit RL 101 (Rybolowni Logger), Bau-Nr. 1263, den ersten Logger von allen am Bau beteiligten fünf DDR-Werften. Auch die am 10. und 31. März 1950 durch die damalige VVB der Fischwirtschaft Saßnitz übernommenen ersten DDR-Logger ROS-101 HEINRICH MANN und ROS-102 KARL MARX (Bau-Nr. 1280) stammen



**Logger ROS-113 NATIONALE FRONT mit nachgerüsteter Back zur Erhöhung der Seetüchtigkeit. Typisches Erscheinungsbild der DDR-Logger in den letzten Jahren ihrer Einsatzzeit**

von dieser traditionsreichen Binnenwerft. Der Motorheringslogger war für den Fang mit Treib- und Schleppnetz in der Ostsee, Nordsee und Barentsee unbegrenzt vom Lande vorgesehen und entsprechend den Vorschriften des Germanischen Lloyd nach der Klasse 100  $\frac{A}{4}$  E

„Heringslogger“ entworfen und dimensioniert. Er besaß ein glattes Hauptdeck, erhöhtes Quarterdeck im Achterschiff, Kreuzerheck und Vorsteven Maierform.

**Hauptabmessungen und charakteristische Daten:**

Länge über alles 38,50 m  
Länge zwischen den Loten 34,70 m  
Breite auf Spanten 7,20 m  
Seitenhöhe mittschiffs 3,50 m  
Berechnungstiefgang 2,70 m  
Geschwindigkeit 9 kn

Antrieb Vier-Takt-Dieselmotor des Typs R8DV 136 mit 220 kW vom Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht“ Magdeburg

Als Hauptmaschine kamen bis 1950 auch direkt umsteuerbare Schiffsdieselmotoren der Firma Petter Ltd. Loughbo-

rough England vom Typ S.S. 4.M, Nennleistung 250/340 kW/PS bei 600 U/min mit einem 2,4:1 Untersetzungsgetriebe, das eine Propellerdrehzahl von 250 U/min gewährleistete, sowie FIAT-Motoren zum Einbau. Die Aktionsweite war für 6 300 sm bzw. 21 Tage ausgelegt.

Die Nutzladefähigkeit betrug etwa 110 t Frischfisch, etwa 2000 Korb, bzw. 800 Heringsfässer à 150 kg, gelagert in zwei kombinierten Fisch- und Faßladeräumen. Es waren Unterbringungsmöglichkeiten für 23 Mann, davon 12 im Vorschiff in je einer Zweimann-, Viermann- und Sechsmannkammer, vorhanden. Die Vermessung betrug 260 BRT/85 NRT.

**Fischfangausrüstung/ Fischräume**

Für die Treibnetzfisherei war auf Stb.-Seite auf dem Vorschiff ein elektrisch betriebenes Vertikalspinn (10,5 kW) für 2 t Zugkraft bei einer Seilauzugsgeschwindigkeit von 15 m/min angeordnet. Der

mittlere Durchmesser des Spinnkopfs mit angegossenen Kälbern betrug 350 mm, ausgelegt für Hanfseildurchmesser 52 mm. Die vor dem Deckschaus postierte Netzwinde für die Grundsleppnetzfisherei entwickelte eine Zugkraft von 4 t bei 40 m/min Hievgeschwindigkeit. Die Windenmotorleistung betrug 44 kW. Das Fassungsvermögen der beiden Kurrleinentrommeln betrug je 915 m bei 20 mm Durchmesser.

An Steuerbordseite vor dem Decksaufbau und vor dem vorderen Laderaum befand sich je ein Fischgalgen in kräftiger Ausführung mit einer drehbaren Leitrolle im oberen und unteren Teil. Hinter dem Fockmast war auf Mitte Schiff ein doppelter Königsroller aufgestellt. Die Fischräume reichten von Spant 28-42 und 42-56. Sie konnten als Frischfisch- oder Faßraum gefahren und in Längsrichtung durch fünf Querschotte in sechs Abteilungen, in der Querrichtung durch fünf Längsschotte in

ebenfalls sechs Abteilungen und in der Höhe durch zwei Reihen Einlegeböden in drei Abteilungen (Hocken) unterteilt werden. Die hölzernen Einlegeböden und Trennwände waren 32 mm dick.

„Auch die ersten Logger unserer Flotte besaßen auf dem Hauptdeck die für Logger typischen zwei Reihen Faßluken. Ihre Schraubverschlüsse waren wohl günstig für das Laden und Löschen der Fässer, aber ständig verhakten sich die Maschen des Schleppnetzes an den Knebelschrauben. Die Faßluken wurden daher durch zwei verschaltbare Fischraumluken mit einsetzbaren Thermodeckeln und Blechkappen ersetzt“, erinnert sich einer der bekanntesten Kapitäne, Franz Wegener.

Am Fockmast wurde eine Fock von etwa 33 m<sup>2</sup> Segelfläche gefahren, und war ein Ladebaum mit 2 t Tragkraft zum Handhaben des Steertes angeschlagen. Das Besansegel besaß 20 m<sup>2</sup>. Die Außenhautstärke betrug im Kielgang 13 mm, im Kimm- und Seitengang 12 mm, Mitte 8 mm und hinten 7 mm. Die Spanten waren aus Winkel-eisen 115 mm x 65 mm x 8 mm gefertigt, 540 mm, 420 mm und 320 mm entfernt und mit der Außenhaut vernietet. Der Kiel war 3fach zickzack, die Bodengänge und der Kimmgang einfach überlappt genietet. Der Seitengang war mit dem Schergang überlappt und mit doppelter Kettennie-tung verbunden.

Aus dem Loggerbauprogramm der DDR-Werften erhielt das Fischkombinat Rostock 1950/1951 insgesamt 35 Fahrzeuge, davon elf als Nietlogger, alle Baujahr 1950. Folgende sechs stammten aus Boizenburg: ROS-101 HEINRICH MANN, ROS-102 KARL MARX, ROS-105 KARL LIEBKNECHT, ROS-111 WELTFRIEDEN, ROS-113 NATIONALE FRONT, ROS-117 OKTOBERREVOLUTION; fünf aus Roßlau: ROS-107 RUDOLF BREITSCHIED, ROS-110 GESCHWISTER SCHOLL, ROS-114 STALINGRAD, ROS-112 3. BUNDESKONGRESS, ROS-119 PATRIOT.

Auch die Hochseefischer verhielten sich anfangs sehr skeptisch zu den geschweißten Loggern. Erst die schwimmfähig überstandene Minenexplosion des von der Volkswerft erbauten Loggers ROS-104 ROSA LUXEMBURG am 19. August 1951 im Großen Belt räumte mit allen Zweifeln gründlich auf.

Dietrich Strobel

**Überhieven eines Steertbeutels**



**Bearbeiten des Fanges an Deck**

