

Gerd Peters

**Vor 60 Jahren:
Gründung der Deutschen Seereederei Rostock**

Text des Festvortrages aus Anlass der Jubiläumsveranstaltung des
Vereins DSR-Seeleute Rostock am 30. 6. 2012 im IGA-Park
gemeinsam mit dem Schifffahrts- und Schiffbaumuseum Rostock

Vor 60 Jahren: Gründung der Deutschen Seereederei Rostock

Die Stunde Null

Mit der bedingungslosen Kapitulation der Deutschen Wehrmacht am 8. Mai 1945 endete der Zweite Weltkrieg in Europa. Was blieb den Überlebenden: ein verwüstetes Land, zerbombte Städte, Millionen Tote. Die Reste der Wehrmacht gehen in Gefangenschaft. Millionen Flüchtlinge und Vertriebene aus dem deutschen Osten müssen aufgenommen werden. Hunger, Elend und Not herrschen allenthalben in Deutschland. Die Siegermächte teilen das Land in vier Besatzungszonen und setzen jeweils eine Militärregierung ein. Diese bemühen sich – schon aus eigenem Interesse – das Leben in Deutschland wieder in geordnete Bahnen zurückzubringen. Sie handeln aber naturgemäß nach den gesellschaftlichen und politischen Grundsätzen ihrer jeweiligen Heimatländer. Für die sowjetische Besatzungszone ist die sowjetische Militäradministration in Berlin-Karlshorst zuständig. Diese erhält ihre Direktiven aus Moskau. Der Sieg ist errungen, aber Stalin weiß, infolge riesiger Kriegsschäden und technischen Rückstandes braucht die Sowjetunion dringend Wiedergutmachungsleistungen, sogenannte Reparationen aus Deutschland. Die im Juli 1945 in Potsdam tagende Konferenz der Großen Drei befasst sich auch damit. Die Sowjetunion soll aus Deutschland Reparationen erhalten. Jedoch stellt die US-Zone bereits am 4. Mai 1946 alle Lieferungen ein. In seinem Buch „Stalins Beutezug“ schildert der deutsch-polnische Autor Bogdan Musial die Tätigkeit der sowjetischen Beutekommandos, die unmittelbar nach dem Einmarsch in das spätere Territorium der DDR einsetzte. Rigorose Demontagen von Industrie- und Verkehrsanlagen, Nachrichtensystemen, komplette Fabriken und einzelne Anlagen waren an der Tagesordnung. Bis zum 2. August 1945 wurden 3,6 Millionen Tonnen Ausrüstung und 1,2 Millionen Tonnen Materialien als Beute abtransportiert. Danach wurden unter dem Stichwort „Reparationen“ 3,2 Millionen Ausrüstungen und zwei Millionen Tonnen Materialien demontiert und abtransportiert.

Nach Angaben des Bundesministeriums für innerdeutsche Beziehungen aus dem Jahre 1975 betrug der Wert aller dieser Demontagen einschließlich der späteren Entnahmen aus der laufenden Produktion bis zum Jahresende 1953 insgesamt 15,8 Milliarden Dollar, gerechnet zu 4,20 DM auf der Grundlage der Preise von 1944. Auf der Konferenz von Jalta hatte die UdSSR ursprünglich nur zehn Milliarden Dollar an Entnahmen und jährliche Lieferungen als Reparationen von Deutschland gefordert. Erst nach der Arbeiterrebellion am 17. Juni 1953 erklärte die Sowjetunion den Verzicht auf weitere Reparationsentnahmen. Diese Ausgangssituation zu Beginn der Aufbauarbeiten auf dem Territorium der späteren DDR wird heute gerne vergessen, wenn es um Entwicklungsvergleiche der beiden deutschen Staaten geht. Hinzu kommt, dass die übrig gebliebenen technischen Ausrüstungen und Werkeinrichtungen technisch verschlissen waren und natürliche Rohstoffe, außer Braunkohle und Kali sowie schwache Kupferabbbaumöglichkeiten, nicht vorhanden waren. Für die drei westlichen Besatzungszonen war die Lage anders. Erstens waren die Kriegszerstörungen infolge der Kämpfe gegen die westlichen Alliierten nicht so stark wie auf dem Gebiet der Ostzone, zweitens kommt hinzu, dass am 3. April 1948 US-Präsident Harry Truman vom US-Kongress den Marshallplan für Europa bewilligt bekam. Der Gesamtbetrag belief sich auf 12,4 Milliarden Dollar für Westeuropa, die spätere Bundesrepublik erhielt davon einen Anteil von 1,4 Milliarden Dollar zum damaligen Umrechnungskurs von 4,20 DM zum Dollar gerechnet. Der nächste schwerwiegende Schritt zur Teilung Deutschlands war die im Juni 1948 vorgenommene Währungsreform in den Westzonen, der Umtausch von alter Reichsmark in neue D-Mark. Ohne entsprechend vorbereitet zu sein, musste die Ostzone nachziehen. Da es aber keine gedruckten neuen Geldscheine gab, musste man sich mit aufgeklebten Coupons auf den alten Geldscheinen in schlechter Qualität behelfen. Die endgültige Teilung Deutschlands erfolgte dann am 23. Mai 1949 durch die Verkündung des Grundgesetzes für die Bundesrepublik und die Bildung der Regierung Adenauer. Dem folgte man in der Ostzone am 7. Oktober 1949 mit der Gründung der DDR.

Der Beginn von Schifffahrtsaktivitäten

Am 27. Juli 1945 erlässt die SMAD, also die sowjetische Militäradministration, den Befehl Nr. 17 über die Bildung von deutschen Zentralverwaltungen in der sowjetischen Besatzungszone. So gibt es auch eine Zentralverwaltung für Transport und Verkehr. Dieser wird eine Generaldirektion Wasserstraßen, Schifffahrt und Schiffbau zugeordnet. Am 4. April 1946 erfolgt der Befehl Nr. 404/K der SMA in Mecklenburg über die Wiederaufnahme einer normalen Tätigkeit der Häfen Wismar, Rostock und Warnemünde. Im Übrigen kam es in jenen Jahren auch zur Gründung bzw. Wiedergründung von privaten Schifffahrtsunternehmen im Mecklenburg-Vorpommern. So beispielsweise 1946, als in Wismar eine Schifffahrtsgesellschaft mbH für Stauerei, Spedition und Umschlag gegründet wurde und im gleichen Jahr die Sassnitzer Dampfschifffahrtsgesellschaft mit dem Dampfer „Mars“ entstand. Ferner hatten Unternehmer kleinere Motorfrachter im Küstenbereich der DDR im Einsatz. Es gab auch damals einen Schiffsverkehr mit Küstenfrachtern zwischen Mecklenburg-Vorpommern und den Häfen Kiel und Lübeck. Alle diese Aktivitäten endeten aber mit der Währungsreform 1948. Die meisten der Schiffe verblieben in Westdeutschland. Schließlich kam es am 1. Oktober 1949 zur Gründung der DSU, der Deutschen Schifffahrts- und Umschlagsbetriebszentrale in Berlin, als volkseigener Transport-, Umschlags- und Lagerbetrieb für die Binnenschifffahrt. Es war dies die Folge eines Parteivorstandsbeschlusses der SED vom 30. Juni 1948, der sich mit der Wiederherstellung der Binnenschifffahrt beschäftigte. Am 12. Mai 1950 gab es eine EntschlieÙung im Rahmen einer Beratung des Ministeriums für Wirtschaft der Landesregierung in Mecklenburg. Darin hieß es u.a. „... weiter muss eine volkseigene Handelsflotte geschaffen werden..., da die Herausbildung tüchtiger Besatzungen erheblich länger dauert als der Bau der Schiffe, muss die Partei ab sofort ihr besonderes Augenmerk auf die Schaffung von zahlreichen Kadern für unsere neue Handelsflotte richten ...“ Weitere Beschlüsse zum Ausbau einer eigenen Handelsschifffahrt folgten im Verlauf des Jahres 1950.

Schließlich erfolgte am 13. Oktober 1950 die Indienststellung des Dampfers „Vorwärts“ als erstes Handelsschiff der DDR durch die Außenstelle Stralsund der Binnenschiffahrtsreederei DSU. Der damalige Außenstellenleiter, Kapitän Willy Beykirch, übernahm das Kommando. Er war ein erfahrener Seemann in jener kleinen Schar von Fachleuten, die damals so dringend benötigt wurden. Dass er während des Zweiten Weltkrieges als Korvettenkapitän der Reserve Dienst an Bord von Hilfsschiffen der Kriegsmarine getan hatte und bereits in der kaiserlichen Marine diente, verringert keineswegs seine Verdienste um die Entwicklung der DDR-Handelsschiffahrt. Im Übrigen war er nicht der einzige mit diesem Marinehintergrund. Die Kapitäne Just, Porath (letzterer sogar ausgezeichnet mit dem Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes), Laudahn (als Kapitänleutnant Kommandant von U-Booten der Kriegsmarine) und auch der ehemalige Leutnant zur See, Sonderführer Kapitän Herbert Schickedanz und weitere Männer der ersten Stunde gehörten dazu. Manch einer ist heutzutage geneigt, über diese Männer die Nase zu rümpfen. Erstens wurden sie gebraucht, und zwar dringend, zweitens erwiesen sie sich als exzellente Fachleute, drittens erfüllten sie loyal zur DDR stehend getreulich ihre dienstlichen Pflichten in der Reederei. Im übrigen war es in Deutschland schon seit Kaisers Zeiten üblich, dass große Reedereien es förderten, wenn ihre Schiffsoffiziere nautisch und auch technisch sich durch die Kaiserliche Marine zu Reserveoffizieren ausbilden ließen, was in der Kriegsmarine fortgeführt wurde. Im Übrigen auch gang und gäbe war in ausländischen Handelsflotten, wie beispielsweise in Großbritannien, Schweden usw. Auch die Bundesmarine und die Volksmarine bemühten sich um eine möglichst große Zahl von Reserveoffizieren aus den Reihen der Handelsflotte.

Zurück zum Dampfer „Vorwärts“, ex. Johann Ahrens, Baujahr 1903, ein Schiff, das eigentlich schon zweimal hätte abgewrackt werden müssen. Mühsam repariert und mühsam in Betrieb genommen mit einer neu zusammengestellten Besatzung, wurde dieses Schiff zum Ahnherrn der DDR-Handelsflotte. Die erste Besatzung des Schiffes wurde zur Repräsentation der jungen Republik noch mit Maßuniformen ausgestattet, ein Luxus, den sich die Reederei später

nicht mehr leistete. Und der wohl auch ein wenig im Gegensatz zum technischen Standard des Schiffes war. Unter schwierigsten Bedingungen machte das Schiff 105 Ladungsreisen, transportierte 90.266 Tonnen und musste am 20. April 1954 wegen Reparaturunwürdigkeit außer Dienst gestellt werden. Alle jene Männer, die in diesen vier Jahren an Bord fuhren als Mannschaftsmitglieder oder als Offiziere, wer Leistungswillen und Lernbereitschaft zeigte, machte in den Folgejahren eine rasche Karriere zum Kapitän bzw. entwickelte sich zum Chief im Maschinenbereich. Als am 1. Juli 1952 die Gründung der Deutschen Seereederei Rostock erfolgen konnte, war dies ein Resultat der unter schwierigsten Bedingungen geleisteten Arbeit jener Männer der ersten Stunde.

Die Deutsche Seereederei Rostock

Zunächst wurde von der Hauptverwaltung Schifffahrt Berlin unter dem Vorsitz des Staatssekretärs Karl Salomon eine Aufbauleitung gebildet, die am 10. 6. 1952 ihre Tätigkeit aufnahm. Vorerst leitete der Staatssekretär ab 1. 7.1952 in Personalunion sein Staatssekretariat und die Deutsche Seereederei. In der Folge wurden kurzfristige kommissarische Leitungen eingesetzt. Aber die Auswahl an geeignet erscheinenden Persönlichkeiten war nicht groß. Da gab es z. B. einen Genossen Bollmann als Betriebsleiter der DSR. Man hatte ihn eingesetzt, weil er – nach seinen eigenen Angaben – das Patent A 6, Kapitän auf großer Fahrt, besaß, das er seinerzeit auf der Seefahrtsschule Danzig erworben haben wollte. Er spekulierte wohl darauf, dass durch die Nachkriegsereignisse die Prüfungsunterlagen in Danzig nicht mehr auffindbar sein würden. Was er aber nicht wusste, war, dass die deutschen Seefahrtsschulen untereinander Listen über die abgelegten Prüfungen der Steuerleute und Kapitäne austauschten, da es schließlich häufig vorkam, dass ein Anschlusspatent während eines Lehrgangs auf einer anderen Seefahrtsschule erworben wurde. So hatte man immer einen Überblick. Irgendjemand kam eines Tages auf den Gedanken, die Unterlagen der Seefahrtsschule Wustrow daraufhin durchzusehen und es stellte sich heraus, dass der Herr Bollmann nur das Kapitänspatent A 3 auf kleine

Fahrt besaß. Ehe er zur Verantwortung gezogen werden konnte, setzte er sich nach dem Westen ab. Dem Vernehmen nach soll er später ein westdeutsches Küstenmotorschiff geführt haben.

Nach der Außerdienststellung des D. „Vorwärts“ und des Seeleichters „Fortschritt“, letzterer ohnehin nur im mecklenburgischen Küstenbereich eingesetzt, war die DSR einige Monate eine Reederei ohne Schiff. Inzwischen hatten die Ereignisse während der Arbeiterrebellion am 17. Juni 1953 u.a. auch dazu geführt, dass sich die Sowjetunion dazu entschließen musste, den Reparationsdruck zum Jahresende von der DDR zu nehmen. Das galt auch für die junge Schiffbauindustrie. So konnte denn ein Schiff aus der auf der Neptunwerft gebauten Kolumna-Serie als erster Neubau für die DSR unter dem Namen „Rostock“ am 11. Oktober 1954 in Dienst gestellt werden. Das zweite Schiff dieser Klasse, die „Wismar“ folgte am 16.11.1954. Diese Dampfer fielen noch unter die Beschränkungen der Potsdamer Beschlüsse. Aber nun besaß die Reederei wenigstens zwei Schiffe, mit denen Reisen in das Mittelmeer unternommen werden konnten.

Noch immer war das Leitungsproblem in der DSR nicht zufriedenstellend gelöst. Schließlich fand man in der Person von Wilhelm Knapp einen zuverlässigen und bewährten Mann, der als Personaldirektor geholfen hatte, die Berliner Verkehrsbetriebe wieder in Gang zu bringen. Wilhelm Knapp war ein alter Kommunist, hatte gemeinsam mit Erich Honecker, allerdings in einer Nachbarzelle, im Zuchthaus Brandenburg gesessen. Er war ein von seiner Sache überzeugter Kämpfertyp, jedenfalls keine Bürokrat und schon gar kein Parteibonze. Zuletzt hatte er als Vizepräsident der Kammer für Außenhandel in Berlin gewirkt. In Rostock gab es einen kühlen Empfang, wie er später schrieb.

Ich zitiere: „Nach meiner Ankunft in Rostock meldete ich mich bei der Bezirksleitung und wurde vom Sekretär für Wirtschaft, Genossen Karl Namokel, empfangen. Nach kurzem Einführungsgespräch bat ich ihn, mich zum 1. Sekretär, Genossen Karl Mewis, zu führen. Er lehnte erst ab wegen Zeitmangel, abends um 18.00 Uhr. Ich bestand aber darauf und kam

dann zu Karl Mewis, den ich begrüßte, um mich vorzustellen und meine Aufgabe als Leiter der Seereederei darzulegen. Genosse Mewis saß am Schreibtisch, er erhob sich nicht einmal, scheinbar fühlte er sich doch gestört, sondern sagte nur „... na, dann mach es gut.“ Ich war ein wenig enttäuscht, da ich annahm, dass er mir als erster Sekretär des Bezirkes doch etwas mehr über die hiesigen Verhältnisse sagen würde.“ Er beschreibt dann weiter, wie die Reederei in einem alten Lagerschuppen am Hafen untergebracht war. Insgesamt sieben Räume einschließlich Lager, was aber in keiner Weise den Anforderungen entsprach. Maklerei und Hauptbuchhaltung befanden sich einige hundert Meter weiter entfernt oberhalb der Straße in einem alten Wohnhaus Rostocker Typs mit engen Stiegen, die man kaum erklimmen konnte. Folglich begab sich Wilhelm Knapp auf die Suche nach Arbeitsräumen. Das war schwierig für einen, der ortsfremd von Berlin zugewandert war. Anfragen bei leitenden Stellen verliefen negativ. Der Vorsitzende des Rates des Bezirkes, Hans Warncke, lehnte Unterstützung ab, der Sekretär für Wirtschaft bei der Bezirksleitung, Harry Tisch, erwiderte auf seine Bitte um Hinweise auf eventuelle Möglichkeiten lakonisch: „Die Partei ist kein Wohnungsamt.“ So griff er zur Selbsthilfe. In der Langen Str. gab es ein Haus, das 1946 vom Wasserstraßenamt gebaut worden war. Im Zuge des Neubaus der Langen Str. sollte es abgerissen werden, weil es in die Straßenflucht hinein ragte. Wilhelm Knapp erfuhr den Zeitpunkt, wann das Gebäude freigezogen wurde. Kurz entschlossen zog er innerhalb von wenigen Stunden mit allen Mitarbeitern der Reederei in das Gebäude ein. Am nächsten Tag erschienen Karl Mewis und Karl Zilla und verlangten, dass er sofort wieder mit seinen Leuten auszieht. Seine Antwort war: „Wenn Du mir entsprechende Räume zuweisen lässt, ziehe ich wieder aus. Aber eher nicht. Ich habe den Auftrag, die Handelsflotte aufzubauen. Unsere Aufgaben können keinen Aufschub mehr dulden.“ Wütendes Schimpfen war seine Antwort. Später hatte er ein Gespräch mit dem Chefarchitekten von Rostock, Joachim Näther. Dieser hatte schon den Schubladenentwurf eines großen Gebäudes fertig. Wilhelm Knapp ließ es vervollständigen und sandte den Entwurf mit der Stellungnahme und allen Unterlagen nach Berlin. Später wurde es gebaut, 1962 als „Haus der

Schiffahrt“ an die DSR übergaben. Zu diesem Zeitpunkt war aber Wilhelm Knapp aber nicht mehr in Rostock. Unter solcher Umständen musste damals gearbeitet. Auch auf anderen Gebieten war es nicht einfach. Partei und Regierung hatten ein großes Flottenbauprogramm beschlossen. Ab 1955 kamen Küstenmotorschiffe in den Dienst und am 23. Juni 1957 konnte die Warnowwerft Warnemünde den ersten Neubau eines 10.000-Tonnen-Schiffes für die DSR übergeben. Daraus wurde schließlich eine Serie von zwölf Schiffen für die ozeanische Seefahrt der Reederei. Das sagt sich alles so leicht hin. Es ist heute kaum noch nachzuvollziehen, welche unendliche Kette von Schwierigkeiten, von Mühen und Problemen dies alles den verantwortlichen Mitarbeitern bereitete. Die Werften waren im Aufbau, die Herstellung der Haupt- und Hilfsmaschinen war Neuland für die Motorenwerke, das Gleiche galt für Decksmaschinen, für Ausrüstung, für Elektroanlagen, Kühlaggregate, Funkgeräte usw. usw. Das größte Problem war die Bereitstellung des notwendigen Personals. Das erforderte wiederum den Ausbau der alten Großherzoglichen Navigationsschule zu Wustrow zu einer modernen Seefahrtsschule. Gleichzeitig musste eine Betriebsberufsschule gegründet werden, um den Nachwuchs für Matrosen auszubilden. Aus dem Schiffsankaufprogramm der Regierung wurden in Belgien zwei Fracht- und Passagierschiffe gekauft und als Fracht- und Lehrschiffe „Heinrich Heine“ und „Theodor Körner“ in Dienst gestellt. Im Grunde war es ein Provisorium, weil eine feste Betriebsberufsschule an Land zunächst nicht gebaut werden konnte. Aber man machte aus der Not eine Tugend, ließ in diese Schiffe Klassenzimmer einbauen, schickte Lehrer und Lehrbootsleute an Bord und verband die theoretische Ausbildung mit der praktischen Ausbildung unmittelbar während der Seereise.

Einige Zahlen verdeutlichen die Entwicklung.

1952 hatte man an Bord 21 Seeleute, in der Verwaltung 14 Mitarbeiter, es gab einen Lehrling, insgesamt ein Personalbestand von 36 Personen.

1957 hatte man an Bord 682 Seeleute, in der Verwaltung 166 Personen, einen Lehrkörper von 6 Lehrern und 22 Lehrlinge gab es. Insgesamt eine Belegschaft von 854 Personen.

Allerdings, so schreibt Wilhelm Knapp, ich zitiere: „In der Verwaltung gab es nur wenige Mitarbeiter, die ihr Arbeitsgebiet vollkommen beherrschten und manche Erfahrungen mussten noch gesammelt werden“, Zitat ende. Das staatliche Schiffsankaufprogramm für den Ankauf von Gebrauchttonnage genügt noch nicht den schnell steigenden Anforderungen des eigenen Außenhandels an Frachtraum. Infolgedessen wurde Initiativen ausgelöst, in denen sich Arbeiter und Angestellte von Exportbetrieben, wie beispielsweise des VEB Steckenpferd, eines Seifen- und Kosmetikwerks in Radebeul, verpflichteten zusätzlich zum Betriebsplan Exportwaren in Höhe von 100.000 Dollar für den Außenhandel bereitzustellen. Das Ministerium für Außenhandel organisierte eine breite Bewegung und rief die einschlägige Industrie dazu auf, durch zusätzliche Exporte Devisen zu erwirtschaften, die zum Ankauf von Schiffen verwendet werden sollten. Das führte zu einigen Erfolgen, wenngleich auch die Einzelheiten hier im Rahmen dieses Vortrages nicht erläutert werden können. Im Heft 12 unserer Vereinszeitung „Voll Voraus“ vom Mai 2007 haben wir die Zusammenhänge unter der Überschrift „Steckenpferd-Bewegung - Dichtung und Wahrheit“ zusammenhängend geschildert. Alle diese Maßnahmen zielten darauf ab, den im Jahre 1956 von der Hauptverwaltung Schifffahrt aufgestellten Investitionsplan bis zum Jahre 1960 zu erfüllen. Danach waren 60 verschiedene Schiffe unterschiedlicher Typen neu in den Dienst zu stellen. Die Reederei benötigte dafür ca. 300 nautische Offiziere und Kapitäne, 300 technische Offiziere und leitende Ingenieure, 50 Funkoffiziere, 50 E-Ingenieure, Ärzte, Verwaltungsoffiziere und anderes Personal sowie 2000 Mannschaftsmitglieder, wie Matrosen, Assistenten, Stewards, Köche, Matrosenlehrlinge usw. Gleichzeitig wurden im steigenden Umfange für die Verwaltung notwendige Kader gebraucht, die zum größten Teil Hoch- und Fachschulbildung besitzen mussten.

Inzwischen genügten der Rostocker Stadthafen und der Seehafen Wismar nicht mehr den neuen, gestiegenen Anforderungen. So beschloss im Oktober 1957 die 33. ZK-Tagung der SED den Bau des Überseehafens. Auch dieses große Investitionsobjekt kostete Geld und brauchte Kapazitäten.

Es soll beileibe nicht der Eindruck erweckt werden, als sei der Aufbau der Reederei eine ununterbrochene Kette von Erfolgen gewesen. So stelle denn die Konferenz zur Verbesserung der Arbeitsweise in der Seeschifffahrt am 24. Juni 1958 fest: „... bekannt ist, dass im Jahre 1957 die Schiffe der Handelsflotte von 6.899 möglichen Einsatztagen an 1.289 Tagen keine Fracht beförderten, weil sie durch Werft- bzw. Bordreparaturen ausfielen.“ Das wurde auch so schnell nicht geändert, wie die Unterlagen des Typ IV-Schiffes „Dresden“, unseres Traditionsschiffes, im Jahre 1959/60 belegen. Da ist nämlich von einem 8 ½ Monate andauernden Werftaufenthalt in der Warnowwerft in Warnemünde die Rede. Und bei verschiedenen Typ-IV-Neubauten gab es bei Rückkehr von der ersten Reise in Einzelfällen über 1000 Mängelrügen.

Ungeachtet dessen ging die DSR allmählich dazu über, Liniendienste einzurichten. Das hatte schon 1956 begonnen mit der Aufnahme des Liniendienstes nach Westfinland und sich fortgesetzt 1958 mit der Errichtung eines Liniendienstes DDR – Südamerika/Ostküste, ein weiterer Dienst wurde nach Albanien eingerichtet und nach Ägypten. Kennzeichnend für diese Periode sind auch eine Reihe von Erstanläufen von Typ-IV-Schiffen, wie beispielsweise die „Halle“ am 27.5.1960 in Rangun, Burma, die „Schwerin“ am 3.7.1960 in Surabaya (Indonesien) und am 20.11.1960 in Bombay (Indien). Die „Leipzig“ war erstes Schiff im äthiopischen Hafen Massaua am 6.10.1960. Um nur einige Beispiele zu nennen. Waren die Frachter der DSR in den ersten Jahren ihrer Existenz in Bezug auf Liniendienste zunächst Außenseiter, also Outsider, erhielten sie später den Status „Tolerated Outsider“, also geduldeter Außenseiter, und schließlich erfolgte nach und nach die Aufnahme in die Internationale Schifffahrtskonferenzen. Die wichtigsten seien hier kurz genannte, Fernost-Linie, Südostasien-Linie, China/Nordkorea, Indien/Pakistan, Kontinent Persischer Golf, Südamerika Ostküste, Kuba/Mexiko, verschiedene Dienste im Mittelmeer, Ostafrika und Westafrika. Später gab es dann auch Gemeinschaftsliniendienste mit westlichen Reedereien, sogar in sogenannte Pools, also eine Art von Gemeinschaftskassen, wurde die DSR aufgenommen. Die gemeinschaftlich

erzielten Frachteinnahmen wurden anteilig an die Reedereien ausgezahlt. Offensichtlich hatten die ausländischen, insbesondere die westeuropäischen Reedereien, nie Sorge darum, ihr Geld zu kriegen. Wie überhaupt die westliche Kundschaft Ablader, Empfänger, Hafenverwaltungen, Ölgesellschaften keine Veranlassung hatten, die Zahlungsfähigkeit der Reederei zu bezweifeln. Sie alle bekamen ihr Geld und wenn es eine Verzögerung gab, dann wurde mit Zinsen gezahlt. Im übrigen sei daran erinnert, dass auch auf dem Territorium der DDR immer noch das alte, aus der Kaiserzeit stammende Handelsgesetzbuch des Deutschen Reiches in der Fassung 1872 galt. Auch die ausländischen Werften bekamen immer ihr Geld. Die Bonität der Reederei stand nicht im Zweifel. Ich erinnere mich, als Leiter des Havarie-Stabs hatte ich einmal den Fall Kollision der „Inselberg“ mit einem finnischen Ro-Ro-Schiff abzuwickeln. Die Seefunkgespräche mit Rügen-Radio und die UKW-Gespräche während der Havarie-Maßnahmen liefen noch, als wir von einer dänischen Werft bereits ein Angebot zur Reparatur bekamen mit dem Hinweis, falls gewünscht, können wir sofort einen Platz im Dock freimachen. Abgesehen davon, dass dies ein bezeichnendes Licht auf das Nachrichtengeheimnis wirft und eine Dockaufnahme nicht erforderlich war, hätten wir uns aber doch manches Mal ein so schnelles Reagieren in Bezug auf Reparaturdurchführung von unseren heimischen Werften gewünscht. Und weil gerade von Rechtsfragen die Rede ist, darf auch in diesem Zusammenhang erwähnt werden, dass die Seekammer und die große Seekammer der DDR zwischen 1950 und 1990 insgesamt 2.423 Seeunfälle verhandelt haben gemäß Havarieverfahrensordnung der DDR. Nach der politischen Wende in der DDR ist nicht eines dieser Verfahren angezweifelt worden, noch ernstlich kritisiert worden. Gelegentlich wird auch behauptet, es hätte in der DDR kein Verwaltungsrecht gegeben. Jedenfalls gab es ein Seeverwaltungsrecht. Denn die Ausstellung von Patenten, die Gewährung von Ordnung und Sicherheit auf den Seewasserstraßen und in den Häfen der DDR, Fragen des Umweltschutzes, der Seenotrettung, des Lotsendienstes und weitere Dinge wurden beim Seefahrtsamt der DDR zuständigkeits halber bearbeitet und unterlagen auch im Ausland keiner prinzipiellen Kritik.

Gleiches gilt für die Ausstellung bzw. das Einziehen von Patenten und anderen Befähigungszeugnissen. In diesem Zusammenhang muss aber auch daran erinnert werden, dass die Reederei nicht nur Erfolge errang, sondern auch schmerzliche Verluste hinnehmen musste. Die Ursachen waren teils technischer Art, teils wetterbedingt, es gab aber auch menschliches Versagen. An einem Tag wie dem heutigen ist es unsere Pflicht, auch unserer toten Seeleute zu gedenken, die bei dem Untergang der „Fiete Schulze“, des MS „Capella“, der „Stubbenkammer“ und des MT „Böhlen“ ums Leben kamen.

Zum Ende der 50er, Anfang der 60er Jahre wurde die Flottenpalette um Tanker, Kühlschiffe und Massengutfrachter erweitert. Die DSR setzte ihren Weg in Richtung Universalreederei fort. Mit dem Ankauf des ehemaligen schwedischen Fracht- und Passagierschiffes „Stockholm“, der nunmehrigen „Völkerfreundschaft“ 1960 und der Indienstellung des auf der Mathias-Thesen-Werft in Wismar gebauten Gasturbinen-Motor-Passagierschiffes „Fritz Heckert“, Mai 1961, wurde ein neues Kapitel der DDR-Seeschifffahrt aufgeschlagen. Beide Schiffe waren Eigentum der DDR-Gewerkschaft FDGB, wurden aber aus Zweckmäßigkeitsgründen durch die DSR bereedert. Erst 1964 gingen sie völlig in die Verfügung der DSR über einschließlich möglicher Vercharterungen an ausländische Reisebüros.

Der 13. August 1961 und seine Folgen für die DSR

Das zwischen 1949 und 1960 immer stärker werdende Wohlstandsgefälle zwischen den beiden deutschen Staaten, insbesondere auch der Kaufkraftunterschied zwischen der D-Mark und der Mark der Notenbank der DDR führte neben anderen, auch politischen Ursachen zu einer stetigen jährlichen Abwanderung über die offene Grenze aus der DDR in die Bundesrepublik. Insgesamt verlor die DDR von 1950 bis 1961 rund eine Million Bürger an die Bundesrepublik. Naturgemäß waren dies in erster Linie jüngere und voll ausgebildete Fachkräfte aller Berufsgruppen, Ingenieure und Techniker, Mediziner, Angehörige der wissenschaftlich-technischen Intelligenz, was zunehmend die Leistungskraft der DDR-Volkswirtschaft

schwächte und die innenpolitische Situation zu destabilisieren drohte. Praktisch konnte man die DDR mit einer 20-Pfennig-Fahrkarte der Berliner S-Bahn nach belieben verlassen. In der DDR hatte man dieser Entwicklung lange zugesehen und war damit bis an die Grenze der Staatsraison gelangt. So kam es denn am 13. August 1961 auf Beschluss des politischen beratenden Ausschusses der Warschauer Vertragsstaaten zu den bekannten durchgreifenden Grenzsperrmaßnahmen. Wie wir heute wissen, hat die Sowjetunion die westlichen Besatzungsmächte in Deutschland über die geplanten Schritte informiert und zugesichert, dass deren Interessen nicht beeinträchtigt sein würden. Die Staatsoberhäupter jener Länder bzw. Regierungschefs befanden sich denn auch am Sonntag, dem 13. August samt und sonders auf ihren Landsitzen oder Wochenendhäusern. Die Regierung der Bundesrepublik heuchelte Überraschung, Empörung, Unverständnis und verlangte Maßnahmen von den westlichen Alliierten, die jedoch ausblieben. Das Reagieren der Sowjetunion auf die Arbeiterrebellion in der DDR am 17. Juni 1953 und auf den Aufstand der Ungarn 1956 hatte im Westen die Überzeugung gefestigt, dass eine Änderung des Status quo nur durch kriegerische Aktionen mit unabsehbaren Folgen zu erreichen gewesen wäre. Dazu bestand in jenen Tagen keine Neigung. Was nun die angebliche Überraschung der Bundesregierung angeht, so schrieb der damalige Chef des Bundesnachrichtendienstes, Generalleutnant a. D. Gehlen, in der Wehrmacht Chef der Abteilung fremde Heere Ost in der Abwehr, in seinem Buch „Der Dienst“, 1971, zu diesem Thema das Folgende, ich zitiere: „Zu den ungerechtfertigten Vorwürfen, die vorübergehend auch von Politikern gegen den Bundesnachrichtendienst erhoben wurden, gehört vor allem das angebliche Versagen bei der Errichtung der Berliner Mauer. Ich habe noch im Jahre 1961 eine ausführliche Dokumentation erstellen lassen, aus der zweifelsfrei hervorging, dass der Dienst sehr wohl seine Aufgaben zur rechtzeitigen Unterrichtung der damaligen Bundesregierung erfüllt hatte. In zahlreichen Einzelmeldungen vor dem 13. August war auf die außerordentliche Zuspitzung der Situation an den Übergängen in Berlin hingewiesen worden. Die Massenflucht, die zum Verlust vieler wertvoller Spezialisten geführt hatte, musste dem-

nach von Pankow unterbunden, sollte es nicht zu einer Katastrophe für das Ulbricht-Regime kommen. Viele Informationen zeigten in aller Deutlichkeit auf, dass der Zeitpunkt für die rigorosen Maßnahmen zur Abschnürung nicht mehr lange auf sich warten lassen würde. Als schließlich aus zuverlässigen Quellen berichtet wurde, dass Ulbricht von sowjetischer Seite freie Hand für die Unterbindung der Fluchtwelle gegeben war, blieb nur der Stichtag offen. Eine bevorstehende hermetische Abschließung der Zonengrenze, insbesondere in Berlin, wurde vorher gemeldet, auch über die Lagerung von leichtem Sperrmaterial wurde berichtet.“ usw. Ende des Zitats. Angesichts der Zuspitzung der Situation damals im kalten Krieg darf man wohl davon ausgehen, dass eine Destabilisierung der DDR der Bundesrepublik nicht unwillkommen gewesen wäre.

Die neue Situation hat auch für die Deutsche Seereederei eine Reihe von Auswirkungen. Beispielsweise mussten die Routenpläne der Passagierschiffahrt sozusagen operativ geändert werden, denn nun konnten im Ostseebereich die Häfen Helsinki, Kopenhagen und Stockholm nicht mehr angelaufen werden. Für Winterreisen standen nur noch Kuba und die Schwarzmeerküste zur Verfügung. Für das GTMS „Fritz Heckert“ wurde die Routenführung besonderes schwierig, da sie konstruktiv für eine Reiselänge bis nach Kuba nicht ausgelegt war, aber nun auch auf das Schwarze Meer ausweichen musste, obwohl das Schiff eigentlich für Ostsee und Mittelmeerreisen konzipiert worden war. Es gelang auch nicht, durch Vercharterung der „Fritz Heckert“ an westliche Reisebüros die erforderliche Devisenrentabilität herzustellen. Infolgedessen musste das Schiff mit Wirkung vom 1. Januar 1971 außer Dienst gestellt werden. Die offiziell genannte Begründung im Zusammenhang mit dem technischen Zustand des Schiffes entsprach nicht den Tatsachen. Die von mir selbst durchgesehenen Unterlagen des Schiffes beweisen, dass die viel kritisierten Gasturbinen bis zum letzten Einsatztag ordnungsgemäß gearbeitet haben. Auch die Aussagen des letzten leitenden Ingenieurs, unseres Kollegen Fiete Dräger, haben dies bestätigt.

Auch die Personalsituation der Reederei wurde komplizierter. Es stellte sich sehr bald heraus, dass junge Leute, die als Decksmann angemustert waren, schon beim ersten Anlaufen in Hamburg die Gelegenheit nutzten, das Schiff zu verlassen und die Flagge zu wechseln. In erster Linie wollten sie so den bevorstehenden Wehrdienst von 18 Monaten der Nationalen Volksarmee entgehen. Prompt kam aus Berlin die Festlegung, dass Einstellungen nur noch erfolgen dürfen, wenn die jungen Männer vorher bereits ihren Wehrdienst geleistet haben. Die Gründe für das illegale Verlassen des Schiffes von Seeleuten waren vielschichtig und mit der politischen Erklärung Sehnsucht nach Freiheit nicht sachgerecht zu beantworten. Die Praxis des Lebens zeigte, dass jugendliche Abenteuerlust, Disziplinarschwierigkeiten, Devisen- bzw. Schmuggelvergehen, Wohnungsprobleme, bevorstehende oder beabsichtigte Ehescheidungen mit zu erwartenden negativen Folgen für den Seemann und – das galt besonders für das Wirtschaftspersonal – verwandtschaftliche Angebote zur Unterstützung beim Selbständigmachen in der Gastronomie der BRD die wirklichen Gründe waren. Generelle Zahlen sind mir nicht bekannt. Aber so viel kann ich sagen, ich war in einer Dienstbesprechung Zeuge, wie der damalige Generaldirektor, Arthur Maul, dem Leitungskreis bekannt gab, dass er wegen dieser Fragen zur Berichterstattung bei Erich Honecker vorgeladen war und diesem berichtet hatte, dass es sich in dem betreffenden Planjahr um 20 Seeleute gehandelt habe, worauf der Generalsekretär geäußert hätte, dies wäre bei einer Zahl von 8500 Seeleuten ein sehr geringer Prozentsatz, der als annehmbar erscheinen würde.

Flottenerweiterung

Die neue Situation mit all ihren Schwierigkeiten und Problemen behinderte jedoch keineswegs die Entwicklung der DDR-Volkswirtschaft. Produktionsergebnisse stiegen, somit auch die Arbeitsproduktivität und damit stieg auch sowohl export- als auch importseitig der Außenhandel des Landes. Planmäßig musste sich daher auch die Handelsflotte vergrößern. Die Warnowwerft lieferte beispielsweise die neue Serie der 10.000-Tonnen-Frachter vom Typ X,

erstes Schiff war die „Edgar André“. Weitere Gebrauchttonnageschiffe kamen in rascher Folge in Dienst. 1964 waren es schließlich 110 Schiffe mit 688.000 Tonnen Tragfähigkeit. Noch immer unterstanden die Reederei, die Schiffsmaklerei, die Technische Flotte, die Seehäfen direkt der Hauptverwaltung Seeverkehr im Ministerium für Verkehrswesen. Das führte zu einer Reihe von Unzuträglichkeiten. Eine Lösung sah man in der Schaffung einer zentralen Institution in Rostock und so wurde auf Beschluss des Ministerrates 1974 die Bildung einer Direktion Seeverkehr und Hafenwirtschaft beschlossen. Nur die grundsätzlichen Fragen wollte man weiterhin in Berlin entscheiden. Alle operativen Fragen und Abstimmungsprobleme sollten durch die Direktion entschieden werden. Erster Präsident dieses neuen Leitungsorganes wurde Vizeadmiral a. D. Heinz Neukirchen, der zuvor als Chef des Stabes eine entscheidende Rolle beim Aufbau der DDR-Seestreitkräfte und der Volksmarine gespielt hatte. In der Reederei konnte man damals sehr verschiedene Meinungen über diesen neuen höheren Vorgesetzten hören. Nicht jeder war begeistert, einen ehemaligen hohen Militär akzeptieren zu müssen. Und natürlich brauchte dieser auch eine gewisse Einarbeitungszeit, um sich überhaupt auf einen etwas zivileren Leitungsstil umzustellen und sich gründlich mit den Eigenheiten der Handelsschifffahrt und Hafenwirtschaft vertraut zu machen. Abwegig war jedenfalls diese Entscheidung nicht, denn auch in anderen Ländern, wie beispielsweise in der Bundesrepublik, in Ägypten, Syrien, Großbritannien waren schon immer ehemalige hohe Marineoffiziere in führende Posten der Schifffahrt gelangt und hatten durchaus erfolgreich gewirkt.

Während die Reederei weiter wuchs, neue Schiffe wie Container-, Küstenmotorschiffe, Holzfrachter, und die nächste Generation von Kühlschiffen in Dienst gestellt wurden, ging natürlich auch die technische Entwicklung weiter. Mit der Indienststellung des ersten Stückgutfrachters MS „Rostock“, vom Typ XD am 30. 6. 1967, gebaut auf der Warnowwerft Warnemünde, hatte man nun hochmoderne Schiffe, die ausgerüstet mit Brückenfernsteuerung, Klimaanlage, MAN-Lizenz-Hauptmotoren und einer Dienstgeschwindigkeit von 18 Knoten, die letzten Einheiten liefen versehen mit einem Wulstbug 19,5, Knoten, somit im international

allgemeinen Stand des Weltschiffbaues entsprachen. 1968 hatte die Reederei 164 Schiffe mit über einer Million Tonnen Tragfähigkeit und transportierte 7,3 Millionen Tonnen Güter. Mit diesem Anwachsen der Flotte stellte sich im Laufe der Zeit heraus, dass die Betriebsorganisation innerhalb der DSR mit dieser Entwicklung nicht Schritt gehalten hatte. Das in der DDR-Volkswirtschaft geltende Prinzip: Jeder hat nur einen Vorgesetzten, war betriebsorganisatorisch nicht mehr erkennbar. Kapitäne wurden zwar vom Generaldirektor ernannt, hatten aber im weiteren Dienstbetrieb naturgemäß keine direkte Verbindung mehr zu ihm. Es herrschte die Praxis, dass die Mitarbeiter der Verkehrsökonomie, der Buchhaltung, der nautischen, technischen und Funkinspektion, des Bereiches Kultur, der Kaderabteilung und so fort direkt an Bord erschienen, um mit Kapitän bzw. seinen Bereichsleitern verbindliche Absprachen zu treffen, die letzten Endes in Weisungen mündeten. Mit einem Wort, die Reederei war zwar sehr groß geworden, sehr leistungsfähig aber auch mittlerweile sehr unübersichtlich, besonders vom Standpunkt der Schiffsbesatzungen aus gesehen. Im Grunde ging es um die einfache Frage: wer hat uns eigentlich was zu sagen? Es war deutlich geworden, dass sich die Qualität der Leitung und Lenkung des Betriebes und die Schaffung übersichtlicher Leitungsbeziehungen vom Kapitän bis zum Generaldirektor und umgekehrt grundlegend verbessern muss. Das hing auch zusammen mit der Durchsetzung des damals neuen ökonomischen Systems der Planung und Leitung und der Anwendung von wissenschaftlichen Methoden in der Leitung der Flotte, die hier im Einzelnen jetzt nicht dargelegt werden können. Nach vielen Diskussionen und Beratungen entschloss man sich, eine Produktionsabteilung Mittelmeerflotte zu gründen und das ganze als Experiment zu betrachten. Das war insofern ganz praktisch, weil die Mittelmeerschiffe sowieso gewissermaßen in Wismar ansässig waren und dort bereits einige Verbindungsleute der Reederei saßen. Nunmehr wurde die Produktionsabteilung Mittelmeer sozusagen zu einer kleinen Mittelmeerreederei umgebildet und dazu folgende Struktureinheit gebildet: Leiter des Flottenbereiches, Gruppe Schiffsführung, Gruppe Arbeitsökonomie, Gruppe Wirtschaft. Der Flottenbereich hatte 35 Mitarbeiter und war für 42 Schiffe in vier

Mittelmeer-Liniendiensten verantwortlich. Nach Reiseende erstattete der Kapitän den persönlichen Bericht vor dem Flottenbereichsleiter. Das Experiment Wismar bewies, dass die Herstellung klarer Leitungsbeziehungen auf der Linie Generaldirektor, Flottenbereichsdirektor, Kapitän möglich und auch richtig ist im Interesse vernünftiger und ordnungsgemäßer Strukturen und Leitungsbeziehungen. Nach diesem Beispiel wurden dann die Erfahrungen ausgewertet und mit Wirkung vom 1.10.1967 wurden die Flottenbereiche Nordostsee, Fahrgastschiffahrt, Afrika, Asien/Amerika und Spezialschiffahrt gebildet. Damit stand die Organisation der Flottenbereiche und sie konnten dann ihre ökonomischen und sonstigen Aufgaben voll und selbständig erfüllen. Parallel dazu erfolgte die Umstellung von Direktionsbereichen zu wissenschaftlich-technischen Zentren, die vor allem Grundsatzaufgaben lösen sollten. Im Übrigen mussten sich auch die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute entscheidend verbessern. Immerhin schuldete die Reederei den Seeleuten per 31.7.1967 insgesamt 298.947 freie Tage und Urlaubstage, das waren im Durchschnitt 43 Tage pro Mann bei den Mannschaften und 59 Tage bei den Offizieren. An Land war immerhin schon die 5-Tage-Arbeitswoche eingeführt worden. Seeleute arbeiten ja bekanntlich rund um die Uhr und müssen demgemäß im Heimathafen ihre Freizeit kriegen. Da diese Aufgabe nicht bewältigt wurde, gab es damals eine beträchtliche Fluktuation. Immerhin verließen 1966 insgesamt 797 DSR-Angehörige den Betrieb, um an Land eine neue Beschäftigung aufzunehmen, davon waren 701 immerhin Angehörige der Flotte. Den größten Anteil stellten übrigens die technischen Patenträger mit 43 Offizieren und Mannschaften im Maschinenbereich immerhin 195 Seeleute. Allerdings war die Fluktuation nicht nur auf Seeleute beschränkt, sondern auch 96 Mitarbeiter aus der Verwaltung wechselten den Betrieb. In diesem Zusammenhang muss man sagen, dass der zügige Aufbau der Flotte von Null 1950 bis in die 80er Jahre hinein, insbesondere vom fahrenden Personal, große Leistungen, Einsatzbereitschaft und manchen Verzicht auf private Interessen gefordert hat. Für die Seeleute kam in erster Linie ihre Schiffe, der Dienst und dann erst ihre persönlichen Wünsche. Das ist nicht jedem immer leichtgefallen,

aber bei allen, die den Ehrgeiz hatten, vorwärts zu kommen, zahlte es sich durch eine zügige und erfolgreiche Laufbahn aus. Das bedeutete aber auch, gute Leistungen an Bord und Fleiß auf Schulen und Lehrgängen.

Die schnell wachsende Flotte brauchte Führungskräfte und Kapitäne mit 28 Jahren waren keineswegs eine Seltenheit. Ältere Betriebsangehörige wissen heute noch allerhand Anekdoten darüber zu erzählen, wie junge Seeleute einigermaßen energisch davon überzeugt werden mussten, nicht ein unbeschwertes Seemannsleben zu führen, sondern sich den Anstrengungen und Mühen eines Schulbesuches zu unterziehen. Mit den Jahren stiegen auch die Anforderungen an die Leitungskräfte an Land und an Bord. Als am 13. Oktober 1971, dem Tage der Seeverkehrswirtschaft, der Schnellfrachter „Karl Marx“ mit seinen 12.600 tdw und seinem Sulzer-Lizenz-Zwei-Takt-Diesel in Dienst gestellt wurde, ein Schiff, das für den Stück-Schnelldienst mit 22 Knoten Dienstgeschwindigkeit nach dem Fernen Osten entworfen war, erreichte die schiffbautechnische Entwicklung von Stückgutschiffen in der DSR einen letzten Höhepunkt. Sechs Schiffe wurden gebaut, aber nur die ersten zwei wurden an die DSR ausgeliefert, vier weitere mussten infolge eines Regierungsbeschlusses an die indische Staatsreederei geliefert werden. Da mit zwei Schiffen kein eigener Schnelldienst errichtet werden konnte, wurden beide Frachter im Rahmen des normalen Fernost-Dienstes eingesetzt.

Inzwischen hatte sich international bereits eine technologische Umstellungstendenz auf den Containerverkehr bemerkbar gemacht. Dieser bot ein großes Potential an Rationalisierungsmöglichkeiten. Die DDR war dieser Entwicklung gefolgt, wenn auch zuerst nicht mit allzu großem Enthusiasmus. Bereits am 30. Juni 1968 war der erste Containerzug aus Dresden kommend in den Überseehafen eingelaufen. Am 8. November desselben Jahres eröffnete die Reederei den Container-Linienverkehr zwischen Rostock und England. Zum Einsatz kommt das Motorschiff „Falke“, vorher im Mittelmeerdienst tätig. Auch die Transporttechnologie des Ro-Ro-Verkehrs hatte sich inzwischen in der DSR einen festen Platz geschaffen. Zunächst

mit Ankaufrschiffen, später mit Schiffen aus der eigenen Produktion setzte die Reederei Ro-Ro-Schiffe in verschiedenen Linien ein.

Das Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft

Nach einjähriger Vorbereitung durch verschiedene Arbeitsgruppen erfolgt mit Wirkung vom 1. Januar 1974 auf Beschluss des Präsidiums des Ministerrats der DDR die Bildung des VEB Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft-Deutfracht/Seereederei. Das neu gebildete Kombinat arbeitet zukünftig nach dem sogenannten Stammhausprinzip. Zum Stammbetrieb gehören die beiden bisherigen Reedereien VEB Deutsche Seereederei und der am 1.1.1970 gegründete VEB Deutfracht, in der alle Spezialschiffe der DDR-Handelsflotte zusammengefasst waren. Weitere Betriebe des neuen Kombinates sind der VEB Seehafen Rostock, Seehafen Wismar, Seehafen Stralsund sowie die Schiffsmaklerei und die Schiffsversorgung, ferner die Tally GmbH und der VEB Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei als Unternehmen der technischen Flotte und des Lotsendienstes. Damit folgte die Reederei internationalen Erfahrungen zur Konzentration und Zusammenfassung von Betrieben einer Branche zu großen und damit ökonomisch wirkungsvolleren Struktureinheiten. Das bisherige Leitorgan, die Direktion Seeverkehr und Hafenwirtschaft, fällt weg. Ihre Aufgaben übernimmt der Stammbetrieb des Kombinates. Generaldirektor des neuen Kombinates wird Vizeadmiral a. D. Heinz Neukirchen, der aber nach einem Jahr aus gesundheitlichen Gründen diese Tätigkeit beenden musste. Sein Nachfolger wird der bisherige Stellvertreter für operative Fragen, Dipl.-Gesellschaftswissenschaftler, Kapitän, Unterleutnant zur See Arthur Maul. Er hatte nun die schwere Aufgabe, als Chef der größten europäischen Universalreederei gleichzeitig die Verantwortung zu tragen für die Tätigkeit und Weiterentwicklung der Hafenwirtschaft und der technischen Flotte der DDR, und damit verantwortlich zu sein für einen strategisch wichtigen Wirtschaftszweig, in dem rund 22.000 Werktätige beschäftigt waren, darunter 8.500 Seeleute der Reederei an Bord von rund 175 Schiffen mit 1,5 Millionen Tonnen Tragfähigkeit. Unter

seiner Führung erreichte der Stammbetrieb des Kombinates, dass im Jahre 1980 52 Prozent der Waren des seewärtigen Außenhandels der DDR mit der eigenen Flotte abgedeckt wurde. 1983 waren es bereits 62 Prozent. Ein höherer Auslastungsgrad wäre vielleicht möglich gewesen, hätte aber längere Wartezeiten bzw. Umschlagszeiten in den Heimathäfen bedeutet. Daher sank dieser Abdeckungsgrad im Jahre 1987 auf 61 Prozent als ein zufriedenstellendes Ergebnis. Zur Gegenüberstellung: Im Jahre 1964 hatte der Abdeckungsgrad des seewärtigen Außenhandels der DDR erst rund 20 Prozent betragen. Parallel dazu nahm auch die Tonnageeffektivität der Flotte, also die Frachteinnahmen plus Tonne tdw zu. Sie stieg bis 1987 auf 757 Valutamark an. Allerdings, die steigenden Hafenkosten, besonders im ersten Halbjahr 1988, führten zu einem Absinken der Tonnageeffektivität auf 385 Valutamark pro Tonne tdw. Auch wegen anderer Kostensteigerungen im Ausland ergab sich daraus, dass der Aufwand, den die Reederei betreiben musste, um im Jahre 1980 eine Valutamark zu erwirtschaften 2,05 Mark fünf der DDR betrug. Im Jahre 1985 waren es bereits 3,17 Mark der DDR und im ersten Halbjahr 1988 waren für den gleichen Zweck immerhin 4,78 der DDR erforderlich. Das heißt im Klartext, die Reederei hatte es damals mit einer rapide absinkenden Valutaeffektivität zu tun. In seiner Dissertation zum Doktor der Ökonomie hat Generaldirektor, Arthur Maul, in den Jahren 88/89 u.a. auch die Frage untersucht, ob die DDR überhaupt eine Handelsflotte brauchte. Seine Berechnungen ergaben, dass ohne eigene Schiffe, praktisch für die Befrachtung fremder Schiffe, eine gesamtwirtschaftliche Belastung für die DDR in Höhe von einer Milliarde und 95 Millionen Valutamark aufgetreten wäre. Im übrigen sei in diesem Zusammenhang klargestellt, dass die von der DSR erzielten Valutaeinnahmen dem Ministerium für Finanzen der DDR nicht so ohne weiteres zur Verfügung standen bzw. nicht nur für die Bezahlung von Importwaren verwendet werden konnten. Es war immer eine Forderung des Verkehrsministeriums, dass die Nettovalutaeinnahmen der Reederei bzw. des Kombinates Seeverkehr und Hafenwirtschaft in einer Höhe angestrebt werden, die es gestattet, aus diesen Einnahmen die Kosten für die Befrachtung ausländischer Schiffe zu bestreiten. Damit ist klar,

dass das Betreiben einer eigenen Handelsflotte für die DDR notwendig war. Nebenbei bemerkt, Länder wie Norwegen, Griechenland beispielsweise haben schon immer einen wesentlichen Teil ihrer Deviseneinnahmen durch eine eigene Handelsflotte erwirtschaftet, die größer war als der Transportbedarf für das eigene Land. In seiner Dissertation hat Arthur Maul auch herausgearbeitet, dass die Umstrukturierung der Reederei von Stückgutschiffen auf Vollcontainereinheiten im Interesse der Konkurrenzfähigkeit absolut notwendig war. Das bedeutete, sich von vielen traditionellen Stückgutschiffen durch Verkauf oder Verschrottung zu trennen und einen großen Investitionsaufwand für die Beschaffung von Vollcontainereinheiten zu treiben. Zur Gegenüberstellung: Die 10.000-Tonnen-Frachter vom Typ IV kosteten durchschnittlich in der Serie 26 Millionen Mark. Ein Vollcontainerschiff vom Typ Saturn kostete 120 Millionen Mark und eine Eisenbahngüterfähre, wie sie auf der Linie Mukran – Klaipeda zum Einsatz kam, kostete schon 183 Millionen Mark. Bereits im Jahre 1989 war klar ersichtlich, dass große Investitionen in den nächsten Jahren erforderlich sein würden, um erfolgreich im internationalen Seehandel teilnehmen zu können. Der hohe Investitionsbedarf hätte allerdings nur in Gemeinsamkeit mit polnischen und sowjetischen Reedereien aufgebracht werden können. Die aber winkten ab. Sie hatten zu diesem Zeitpunkt schon ganz andere Sorgen.

Das Ende einer Ära

Es kam das Jahr 1989 mit dem Aufbegehren der Bevölkerung im zweiten Halbjahr, Demonstrationen und der Entstehung einer Demokratie von unten. Erich Honecker verlor sein Amt und die Öffnung der Mauer gab buchstäblich den Weg frei zu einer neuen Entwicklung. Deswegen ungeachtet fuhren die Schiffe weiter zur See und transportierten Ladung, in den Landbereichen ging der Alltag weiter. Aber vieles veränderte sich sehr schnell. Die Industriekreisleitung der SED Seeverkehr und Hafenwirtschaft löste sich im Februar 1990 auf. Politoffiziere wurden abgeschafft, auch im Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft verlor die SED jeglichen Einfluss. Bereits am 1. März 1990 hatte die Modrow-Regierung eine Verordnung zur

Umwandlung von volkseigenen Kombinat, Betrieben und Einrichtungen in Kapitalgesellschaften erlassen. Aus der DSR wurde am 18. Juni 1990 eine GmbH. Das Gleiche galt für alle anderen Kombinatbetriebe. Am 1. Juli 1990 wurde die Wirtschafts-, Währungs- und Sozialunion mit der Bundesrepublik eingeführt. Daraus ergaben sich außerordentliche Umstellungsschwierigkeiten, denn die DSR musste nun unter marktwirtschaftlichen Bedingungen weiter existieren. Die Schifffahrtsaktivitäten konnten noch weitergeführt werden, aber die Flottenkapazität sank planmäßig ab. Gleichzeitig begann eine Verringerung der Mitarbeiterzahlen. Eine Reihe von nicht mehr benötigten Struktureinheiten an Land, wie das Direktorat Ordnung und Sicherheit oder das Betriebsorchester wurden aufgelöst. Ein Sozialplan milderte wirtschaftliche Nachteile. Man kann sagen, das Ende der DSR zwischen 1989 und 1993 verlief schwierig, turbulent und forderte den leitenden Mitarbeitern mit dem Hauptgeschäftsführer Harry Wenzel an der Spitze alles ab, was diese zu geben vermochten. Der Kaufvertrag für die DSR wurde am 3. Juni 1993 unterschrieben und am 8. Oktober 1993 rechtswirksam. Damit ging die DSR GmbH rückwirkend zum 1. Januar 1993 an die neuen Eigner über. Damit war die Privatisierung der Deutschen Seereederei abgeschlossen.

Für uns erhebt sich am heutigen Tage die Frage, was bleibt?

Zunächst bleibt eine ganze Reihe von Erkenntnissen. Wie die Bundesrepublik so entstand die DDR als eine Folge der Aufteilung Deutschlands in vier Besatzungszonen durch die Alliierten Siegermächte nach dem Zweiten Weltkrieg. Der kalte Krieg zwischen Ost und West ließ spätestens ab 1952 eine Wiedervereinigung Deutschlands offensichtlich in weite Ferne rücken. Die DDR entwickelte sich unter Anerkennung der führenden Rolle der Sowjetunion eingebunden in den Rat für Gegenseitige Wirtschaftshilfe und in das System der Warschauer-Pakt-Staaten in Übereinstimmung mit der Interessenlage der sowjetischen Führung. Die Ereignisse des 17. Juni 1953 und des 13. August 1961 zeigten, dass unter den Bedingungen der Anwesenheit von fast einer halben Million sowjetischer Soldaten auf dem Territorium der DDR keine Veränderung der politischen Situation ohne die Zustimmung des Politbüros der KPdSU

möglich war. Folglich konnte es nur eine DDR geben, so wie sie eben war. Entstanden als Versuch, auf deutschem Boden einen sozialistischen Staat zu errichten. Diesen Grundsatz und dem Führungsanspruch der SED folgend, entwickelten sich alle Bereiche des Landes, wie Staatsapparat, Streitkräfte, Wirtschaft, Volksbildung usw. im vorerwähnten Sinne. Das galt natürlich auch alles für die Reederei. Sie existierte nicht irgendwie losgelöst im luftleeren Raum, sondern war ein Bestandteil im einheitlichen und zentral geleiteten Verkehrswesen der DDR. Wenn in einigen Fernsehbeiträgen der letzten Jahre die Seeleute der DSR als Helden der See erklärt wurden und ein damaliger Seemann in dieser Serie sinngemäß äußerte, „wenn ich an Bord war, habe ich mich gar nicht so sehr als DDR-Bürger gefühlt“, dann mag das seine individuelle Auffassung gewesen sein. Aber an den Tatsachen des Borddienstes geht diese Meinung vorbei. Die DSR war ein wichtiges Staatsunternehmen auf dem Gebiete der Schifffahrt mit der strategischen Ausrichtung auf die Sicherstellung des seewärtigen Außenhandels der DDR. Schließlich exportierte die DDR Fertigerzeugnisse auf dem Seeweg und importierte wichtige Rohstoffe und Halbfabrikate auf dem Seeweg, wie z.B. Stahl, Holz, Öl, Apatit, Getreide und Futtermittel. Die Exporte und Importe durften keine Unterbrechung erleiden.

Was uns heute bleibt, ist die Erinnerung. Und wenn die Erinnerung aufgeschrieben wird, dann ist sie Bestandteil der Geschichte. Und so erinnern wir uns denn an einem Tage wie den heutigen, dass viele von uns die besten Jahre ihres Lebens für den Aufbau und den Betrieb dieser Reederei eingesetzt haben und das gilt sinngemäß – wohlgermerkt sinngemäß – auch für die Hochseefischerei der DDR, für technische und Weiße Flotte, für den DDR-Schiffbau und die Volksmarine. Die Zentralen dieser Institutionen und weitere wichtige Teilbereiche waren in Rostock ansässig und ihre Menschen leben noch und sind ein nicht unwichtiger Bevölkerungsanteil unter den Rostockern. Das sollte den Politikern dieser Stadt zu denken geben. Rostock ist und bleibt eine Hafenstadt. Wer hier Wahlen gewinnen will, ist auf die Stimmen des maritimen Bevölkerungsanteil und der dazugehörigen Familienmitgliedern angewiesen.

Geschichte und Geschichten

Zur 40jährigen Geschichte der Deutschen Seereederei sind mehr als 112 verschiedene Publikationen erschienen. Ferner fünf Dissertationen bzw. Diplomarbeiten, mehrere Filme und Fernsehfilmserien wurden gedreht, Protokollbände von Symposien zur 50jährigen Geschichte der Deutschen Seereederei 2002 und zur Geschichte der Fährschiffahrt 1999 liegen vor. Nicht zu zählen sind die Beiträge aus Zeitungen und Zeitschriften der DDR und der Bundesrepublik sowie aus Fachzeitschriften beider deutscher Staaten und aus dem Ausland. Bemerkenswert ist aber noch etwas anderes. Der DSR-Seeleute Verein e.V. Freiberg in Sachsen hat bisher zehn verschiedene Broschüren zu je 160 Seiten, also 1.600 Druckseiten, herausgegeben, in denen 392 Autoren ihre Erinnerungen aufgeschrieben haben. Kapitäne, Ingenieure, Funkoffiziere, Schiffsärzte, Zahlmeister, Bootsleute, Stewardessen, Funkerinnen, Matrosen, Maschinenassistenten, Heizer, Trimmer, Decksmänner, sie alle griffen zur Feder und schrieben je nach Temperament und Erlebnisbereich ihre Erinnerungen auf. Ferner sind bisher in der maritimen Reihe des Rostocker Hinstorff Verlages fünf Bücher erschienen, in denen 133 Autoren auf 1.117 Druckseiten ihre Erlebnisse und Erinnerungen sowie Berichte niedergeschrieben haben. Also haben insgesamt seit der Wende mindestens 525 Autoren auf 2.717 Druckseiten ihre persönlichen Erinnerungen und Erlebnisse aus ihrer Fahrzeit an Bord von Schiffen der Deutschen Seereederei aufgeschrieben. Das dürfte in der Literaturgeschichte der gesamtdeutschen maritimen Literatur ein einmaliger Vorgang sein, dass nicht etwa berufsmäßige Literaten, sondern einfache Seeleute zwanzig Jahre nach dem Ende ihrer Seefahrtszeit zur Feder greifen und über ihre Reederei eine so umfangreiche Literatur produzieren. Dabei sind einzelne Bücher in verschiedenen Verlagen sowie die Publikationen in Köhlers Flottenkalender und im Marinekalender der DDR noch nicht einmal mitgezählt. Die Berichte sind sachlich oder humorvoll, erinnerungsreich oder schwermütig, fröhlich oder wehmütig, nicht heldenhaft, aber kritisch und realistisch. So wie die Seeleute das Leben und die Arbeit an Bord kennengelernt haben. Deswegen werden wir nicht überrascht sein, wenn in den nächsten Jahren noch

weitere Veröffentlichungen dieser Art erscheinen. Denn so manche Notizen, Fotoalben, Privatsammlungen und Seemannsbriefe, Tagebücher und andere Materialien im Privatbesitz oder im Bestand von Museen oder Archiven, harren noch der Entdeckung, und da die Geschichtsschreibung nie am Ende ist, wird der Brunnen der Erinnerung noch lange fließen.

Meine Damen und Herren, liebe Gäste, ich danke Ihnen für Ihr geduldiges Zuhören und wünsche Ihnen einen erlebnisreichen Tag.