

Zeittafel

zur Ausbildung von Matrosen für den VEB Deutsche Seereederei Rostock

06.05.1949: Wiederaufnahme des Lehrbetriebes an der Seefahrtsschule in Wustrow.

01.00.1949: Roland Hafenrichter begann bei der DSU-Zentrale in Berlin die Lehre als Bootsmann. Nach einem Jahr Fahrtzeit auf verschiedenen Lastkähnen der DSU, bewarb er sich um eine Tätigkeit auf dem in Dienst zu stellenden Dampfer VORWÄRTS. So wurde er in die Abteilung Seeschiffahrt der DSU-Zentrale Stralsund übernommen. 1952 legte er die Matrosenprüfung ab und fuhr als Matrose auf der VORWÄRTS, später auf dem Seeleichter FORTSCHRITT und dem Dampfer WISMAR (1). Von 1954 bis 1958 besuchte er die Seefahrtsschule Wustrow und erwarb das Patent, "Kapitän auf großer Fahrt". 1958 IV. Offz. u. 1959 II. Offz. auf der THEODOR KÖRNER (1). Anschließend I. Offz. auf der BERLIN (1), und seit 1. Februar 1962 Kapitän auf verschiedenen Stückgutschiffen und dem Tanker ZEITZ (1). Später bekleidete er Funktionen an Land.

13.10.1950: Indienststellung des Dampfers VORWÄRTS durch die Reederei DSU. Kapitän: Willy Beykirch.

31.10.1950: Erscheinen einer „Systematik der Berufe“ des DDR-Ministeriums für Arbeit, Abt. Planung und Statistik, durch die der Matrosenberuf für alle Seeleute als verbindlich erklärt wurde.

00.00.1951: Erste Überlegungen der Generaldirektion Schifffahrt in Berlin (GDS) zur Ausbildung von Seeleuten. Ab Dezember intensivierte die Hauptverwaltung Schifffahrt im neugebildeten Ministerium für Verkehr der DDR in vielen Tageszeitungen der Republik per Anzeigen Werbung „*Matrosenlehrlinge gesucht*“. In den verschiedenen Wasserstraßenämtern kam es zur Prüfung der Kandidaten. Verantwortlich dafür war der damalige Oberreferent Schirdewahn, später Leiter der Seefahrtsschule Wustrow.

00.00.1952: Es meldeten sich auch Schulabgänger zu einer allgemeinen Prüfung im Ministerium. Die ersten Bestätigten reisten am 3. Januar des Jahres in der DSU-Außenstelle Stralsund an, bekamen Arbeitszeug, Ausrüstung, eine schicke schwarze Uniform und fuhren weiter nach Sassnitz. Dort Unterbringung im Hotel und Einsatz auf einem kleinen Boot (Unterwassersprengungen) vor Sassnitz und Stubbenkammer. Ab Mitte Februar 1952 Umsetzung auf das Taucher- und Bergungsschiff UNDINE.

01.02.1952: Der Lehrberuf Matrose wird staatlich anerkannt. Beginn des Lehrvertragsabschlusses mit 80 Lehrlingen. Es war noch keine eigene Ausbildungsbasis vorhanden. Die Einstellung der Lehrlinge geschah in drei Etappen; 1. Februar, 15. Februar und 1. April 1952. Die Ausbildung erfolgte in drei Betrieben: Wirtschaftsbetrieb Schiffsbergung u. Taucherei Stralsund (WST), Wasserstraßenamt Stralsund z.B. auf dem Tonnenleger MÖWE ex "Nordsjoen" (Einsatz für das Seezeichen- und Leuchtfeuerwesen) und Fischkombinat Rostock. Von dort kamen auch die Lehrverträge und das Lehrlingsentgelt. Spätere Ausbildung bei: Seehydrographischer Dienst der DDR, Schiffsbaggerei Rostock und Schiffsbergung und Taucherei Stralsund. Den theoretischen Unterricht übernahm die Allgemeinbildende Berufsschule, der praktische Unterricht fand auf den jeweiligen Schiffen statt.

00.02.1952: Die am 1. Februar beim (WST) eingestellten etwa 20 Lehrlinge wurden noch am gleichen Tag auf die Baustellen und Fahrzeuge in Warnemünde, Saßnitz und Stralsund verteilt. Das schien aber schon wegen der Unterkunft nicht zu klappen. Nach etwa 10 Tagen wurden alle Lehrlinge auf dem MS UNDINE zusammengezogen. Die UNDINE war damals als Taucher- u. Bergungsschiff sowie Schlepper an (WST) verchartert. Zur Stammbesatzung gehörte Kapitän Willi Hahn und zwei ältere Matrosen. Für die Lehrlinge fungierten ein Ausbildungskapitän und ein Koch. Es stand nur eine Kajüte im Vorschiff mit vier Kojen und dem Aufbau an Deck zur Verfügung. Im Aufbau mussten 16 Lehrlinge ihr Domizil aufschlagen. Man bohrte Löcher in die Holzwände, setzte geschmiedete Haken ein, und schon konnten die aus Taucherstoff gefertigten Hängematten plaziert werden. Geschlafen wurde in zwei Etagen. Gewaschen bei allen Temperaturen nur an Oberdeck mit kaltem Wasser. Zur Sachendeponie standen nur 2 Schränke und 6 Regale zur Verfügung. Der größte Teil der persönlichen Habseligkeiten war im Koffer, welcher im Laderraum aufbewahrt wurde. Der Arbeitsablauf an Bord: Wache gehen, glasen, Backschaft und Ausbildung in Theorie und Praxis der Seemannschaft. Im Sommer 1952 neue Verteilung der Lehrlinge auf Baustellen und Wasserfahrzeuge.

00.00.1952: Im Laufe des Jahres 1952 veränderten sich die Aufgaben des Wasserstraßenamtes Stralsund. Schlepper und Bagger übernahm der neue Betrieb Schiffsbaggerei Rostock. Somit auch die Lehrlinge auf diesen Einheiten. Alle Schiffe des Tonnenwesens mit Lehrlingen übernahm der Seehydrographische Dienst der DDR.

21.08.1952: In der „Anordnung über die Errichtung des VEB Deutsche Seereederei“ vom 21. August, mit der die Gründung des volkseigenen Betriebes „Deutsche Seereederei“ rückwirkend auf den 1. Juli 1952 bestimmt wurde, sind auch die Aufgaben für die Berufsausbildung festgelegt worden. „Heranziehung und Ausbildung des

seemännischen Nachwuchses; hierbei sind die von der Generaldirektion Schifffahrt auf diesem Gebiet eingeleiteten Maßnahmen zu übernehmen und fortzuführen“. So lautete eine der Aufgaben der DSR.

01.12.1952: Alle 60 Lehrlinge beim (WST) wurden mit Vertrag und Bezahlung vom VEB Deutsche Seereederei Rostock übernommen. Die Ausbildung jedoch lief beim vorherigen Betrieb zunächst weiter. Zentraler Ausbildungsleiter war Herr Werner, ehemaliger Steward beim Norddeutschen Lloyd. 38 Lehrlinge, vorwiegend von den Fischereischiffen, lösten die Lehre wegen den schlechten Bedingungen.

15.01.1953: Durch die DSR zog man alle restlichen 24 Lehrlinge zum 1. Lehrgang nach Wustrow unter Oberaufsicht der Seefahrtsschule mit Direktor Scheer zusammen. Untergebracht im Strandhotel in der Strandstraße und ab April 1953 im neuen Internat der Seefahrtsschule. Von den anfangs 80 Lehrlingen waren nur 24 übrig geblieben. Falsche Vorstellungen vom Seemannsberuf, dreijährige Ausbildung, Selbstverpflegung auf Lebensmittelkarten für Nichtrostocker, gesundheitliche Probleme und anfängliche Einsätze auf zum Teil sehr kleinen Fahrzeugen (Motorboot DIETER, Bagger und Strommeisterboote) waren die Hauptursachen für die Abgänge.

Lehrer der Seefahrtsschule waren: Methling, Schickedanz, Kröger, Ortsarzt Dr. Meyer sowie Lehrer der Berufsschule von Ribnitz/Damgarten. Seemannsunterricht erteilte Kapitän Klevenow aus Wustrow. Praktischer Unterricht auf einem aufgetakelten Brandungskutter und einem alten K 10. Kapitän Propp und Erika Kühn von der Abteilung Schulung in der Generaldirektion Schifffahrt kümmerten sich persönlich um die Lehrlinge.

Im Juli 1953 Zwischenprüfung für Lehrlinge. Drei Leichtmatrosen von der VORWÄRTS und andere legten ihre Matrosenprüfung ab. **Das war die erste Prüfung zum Facharbeiter "Matrose" der DDR.**

Danach Einsatz der Lehrlinge auf dem Dampfer VORWÄRTS und dem Seeleichter FORTSCHRITT sowie Fahrzeugen des Fischkombinates. Ab Sommer 1953 standen für die DSR aus Überplanbeständen der damaligen Seepolizei Uniformen zur Verfügung.

00.11.1953: Im November 1953 nächster Berufsschulabschnitt. Vorher lösten 9 Lehrlinge aus verschiedenen Gründen das Lehrverhältnis. 30 Lehrlinge befanden sich in der Ausbildung. Diesmal in einem Ferienheim des FDGB in Kühlungsborn. Lehrgangleiter war Herr Witzke von der Weißen Flotte Dresden, später Kapitän bei der DSR. Unterricht in Seemannschaft und Nautik durch Lotsen Dose aus Warnemünde und Lehrer Sprengel. Dieser Lehrgang lief bis März 1954 und endete wieder für einige mit dem Facharbeiterbrief. Die restlichen Lehrlinge kamen zum gleichen Zeitpunkt auf die VORWÄRTS, den Seeleichter FORTSCHRITT und in die Taklerei der Neptunwerft Rostock. Untergebracht waren sie im Wohnheim der Werft in der Gutenbergstraße in Rostock-Dierkow.

00.07.1954: Im Juli 1954 nahm Kapitän Beykirch auf der VORWÄRTS die Matrosenprüfung für die Lehrlinge Frommherz, Knoblich, Meier, Müller und Pfafferott ab. Alle hatten bestanden und kamen mit den noch übrigen Lehrlingen auf den Neubauten DS ROSTOCK (1), DS WISMAR (1) und MS STRALSUND (1) zum Einsatz. Diese Lehrlinge absolvierten 1955 ihre Matrosenprüfung in Wustrow.

Von den etwa 80 im Frühjahr 1952 eingestellten Lehrlingen machten nur 18 bis 1955 ihre Prüfung. Darunter später so bekannte Kapitäne wie Hein Meyer, Gerhard Thiemann, Günther Neuhardt, Conny Michaelis und Manfred Dorn. Die erschwerliche Art der Ausbildung, falsche Vorstellungen vom Beruf und der fehlende Wille zum Durchhalten bei allen Problemen der damaligen Zeit, führte zu einer großen Fluktuation.

01.09.1954: Am Vormittag versammelten sich vor dem Verwaltungsgebäude/Lager der DSR am Kabutzenhof insgesamt 24 Lehrlinge. Alle bekamen ein Bordpäckchen blau und wurden am frühen Nachmittag auf einen offenen LKW der DSR verladen und nach Wustrow gefahren.

Die Lehrlinge und ein Ausbilder bezogen einen Flur im Internat als "Lehrlingswohnheim der Matrosenberufsschule". Der Ausbilder und Leiter dieser Matrosenberufsschule war Herbert Jark (Kptn., 1954 Pat. A6 in Wustrow erhalten). Er fungierte in dieser Ein-Mann-Stelle gleichzeitig als Ausbilder und Leiter dieser zeitweiligen Matrosenschule. Die Einteilung der 24 Lehrlinge erfolgte in vier Gruppen. Ein schon gefahrener Lehrling wurde zum Gruppenleiter ernannt. Dies waren Lothar Kühne, Werner Brusck, Klaus-Jürgen Dittmar und Klaus Holst.

Unterricht erteilten Lehrer der Seefahrtsschule. Dr. Karl Günther: Deutsch und Literatur, Kapitän Erwin Thomsen: Mathematik und Physik, Fritz Methling: Englisch, Kapitän Hannes Knauf: Theoretische Seemannschaft und Ladungskunde, Dr. Meyer: Gesundheitspflege auf Seeschiffen, Kapitän Jark: praktische Seemannschaft, Bootsdienst, Marschieren und Singen. Eine Frau aus dem Ort gab Anleitungen zur Putz-, Flick- und Stopfstunde. Klassenlehrer war Herr Röllner von der Berufsschule Ribnitz-Damgarten. An Sonntagvormittagen gab Dr. Günther Unterweisungen in „Benimm“.

Nach sechs Monaten theoretischer Ausbildung zum Matrosen untersuchte Dr. Meyer alle 24 Lehrlinge auf Seetauglichkeit. Nur 22 bekamen diese. Kapitän Klaus Pfafferott, damaliger Lehrling dieser Klasse, kennt die Namen der Lehrlinge von damals. Es waren: Werner Brusck, Klaus Holst, Norbert Kurz, Lothar Frank, Norbert Matthies, Lothar Kühne, Klaus-Jürgen Dittmar, Norbert Rathge, Gerd Gumbrecht, Manfred Block, Mechwitz, Manfred Fischer, Fiedler, Svenosen, Lothar Voß, Jochen Schott, Jürgen Reinhart, Horst Wegscheider, Georg Gehsdorf, Horst Bechmann, Tippner und Klimmer.

Ausbildungsplan: 3 Monate theoretische Ausbildung, 9 Monate praktische Fahrzeit pro Jahr, in Wustrow ein 1/2 Jahr theoretische Ausbildung. Danach sollten sie letztlich die Matrosenprüfung ablegen. In der Folge genügten

dann weitere 18 Monate Fahrtzeit um wieder nach Wustrow zu gehen und ein Patent zu erwerben. Das Höchste, als „Kapitän auf großer Fahrt“, verlangte eine dreijährige Studienzeit.

Nach Monaten kam die Anweisung die Lehrlinge in drei Gruppen aufzuteilen und je eine nach Eintreffen der Dampfer ROSTOCK (1) und WISMAR (1) sowie des MS STRALSUND (1) nach Rostock an Bord zu schicken. Inzwischen erfolgte die Vorbereitung für die nächste Klasse. Befahrene Lehrlinge hatten noch 3 Monate theoretische Ausbildung zu absolvieren. Sie gingen im Mai 1955 an Bord des Dampfers ROSTOCK (1) und legten die praktische Prüfung ab. Danach kam es wegen Platzmangel zur Einstellung einer weiteren Ausbildung in Wustrow.

00.02.1955: Die ersten 13 Lehrlinge aus dem Einstellungsjahr 1952 legten die Matrosenprüfung ab.

15.05.1955: Übergabe des Dampfers VORWÄRTS an die Pionierorganisation der DDR.

01.02.1956: Beginn der durch den VEB Deutsche Seereederei Rostock eigenverantwortlich organisierten Berufsausbildung von Lehrlingen zu Matrosen.

Eröffnung der Matrosenschule im GST-Marineklub in Gehlsdorf mit 29 neueingestellten Lehrlingen (insgesamt befanden sich 94 Lehrlinge in der Ausbildung). Damit wurde die dritte Lehrlingsklasse aufgenommen. Wieder tauchen Namen auf, die später verantwortliche Tätigkeiten ausübten, z.B. Dittert, Michel, Ohl, Risper und Permien. Es war die 1. Lehrlingsklasse mit direktem Lehrvertrag der DSR. Für den großen Raum gab es zur Eröffnung noch keinen Ofen. Im Objekt 1 Unterrichtsraum, 1 Aufenthaltsraum und Schlafräume. Der Gründungstag der Betriebsberufsschule war der Grundstock für ganze Seemannsgenerationen (Opa, Sohn, Enkel). Teilweise in der Goetheschule - Erste-Hilfe-Ausbildung. Otto Gäth wird als Beauftragter des Rates der Stadt Rostock als Leiter der Matrosenschule des VEB DSR eingesetzt. Im Marineklub erfolgte theoretische und teilpraktische Ausbildung. Die generelle praktische Ausbildung erhielten die Lehrlinge auf den Dampfern ROSTOCK (1) und WISMAR (1). Das Internat befand sich in Dierkow. Spätere Verlagerung erfolgte zur Warnowwerft und nach Dierkow. Im April 1956 musste der Marineclub zwecks Renovierung geräumt werden. Die Lehrlinge zogen nach Warnemünde in das Lehrlingswohnheim "Kurt Bürger" der Warnowwerft (später Strandhotel, heute Hotel Hübner). Unterricht in der Betriebsschule der Warnowwerft bis zu den Sommerferien. Nach der Zwischenprüfung ab August d.J. ging es am 20. August auf See mit den Dampfern ROSTOCK (1) und WISMAR (1) sowie dem MS STRALSUND (1). Zur Unterbringung auf dem Dampfer WISMAR (1) waren vorher Store-Räume des Achterschiffes in zwei Lehrlingskammern umgebaut worden. 1x8 Mann, 1x6 Mann, sehr eng. Diese 1. praktische Ausbildungsetappe endete am 11. Februar 1957. Die 2. Etappe der theoretischen Ausbildung wieder an der BBS der Warnowwerft. Von der Unterbringung in "Klein Texas" ein langer Schulweg.

00.00.1956: Verlegung der Matrosenschule nach Warnemünde/Neuland - "Klein Texas" -, wo am 1. September ca. 50 Lehrlinge des 1. Lehrjahres und ca. 20 Lehrlinge des 3. Lehrjahres ausgebildet wurden. Anreise 30.08.1956, Meldung bei der DSR in Rostock am Warnowufer, Ecke Eschenstraße. Die Ausbildung erfolgte in einem Wohnlager auf dem Gelände der Warnowwerft. Bezogen wurden zwei Flachbauten (Barackenlager) mit guten Unterbringungs- u. Unterrichtsbedingungen. Zimmer mit sechs Betten (Ofenheizung). Theorie in der Betriebsschule der Warnowwerft. Drei Bootsleute standen für die praktische Ausbildung zur Verfügung. Leiter: Otto Groß, sowie Otto Gäth. Früh Fußmarsch bis zur Berufsschule (Bezeichnung; Berufsschule II Rostock, Bauholz), mittags zur Essenstelle (ehemaliges Strandhotel, heute Hotel Hübner). Danach zu „Klein Texas“ (Schularbeiten), am Abend nochmals zur Strandstraße zum Abendessen und zurück. Die praktische Ausbildung fand auf der grünen Wiese bzw. vom Alten Strom (Bootssteg) aus statt. Kutter/Dingi für die Bootsausbildung auf der Ostsee, der Warnow und dem Breitling. Im Januar/Februar 1957 Abschluß erstes Lehrhalbjahr (Theorie) und Verteilung der Lehrlinge auf die vorhandenen Großschiffe der DSR bzw. Schiffe des SHD. Diese Unterbringung bestand bis Mai 1957.

00.00.1956: Aufnahme des Matrosenberufes in die Systematik der Lehrberufe der DDR.

00.00.1956: Beginn der Aus- und Weiterbildung von Werkträgern zu Matrosen über die Abteilung Arbeit, Gruppe Erwachsenenqualifizierung des VEB DSR. 1956 erwarben 23 Umschüler den Facharbeiterbrief als Matrose; 1957: 55 Beschäftigte und 1958: 75 Beschäftigte.

15.08.1956: Otto Groß wird als Ausbildungsleiter für die Matrosenausbildung eingesetzt.

01.09.1956: Einstellung weiterer 48 Lehrlinge.

28.02.1957: Die nächsten Facharbeiterzeugnisse zur bestandenen Matrosenprüfung wurden einer Lehrlingsgruppe ausgehändigt. Dem Bordeinsatz stand nichts mehr im Wege. Auf einmal gab es aber noch ein Problem, mit dem keiner gerechnet hatte. Das bestehende Seemannsgesetz erlaubte die Anmusterung als Matrose erst ab Vollendung des 18. Lebensjahres. Das Seefahrtsamt in Wismar verweigerte daher denen, die erst 17 Jahre alt waren, die Anmusterung. Erst nach Absprache zwischen DSR und der Zentrale des Seefahrtsamtes in Rostock konnten diese Jungmatrosen auf ihr Schiff gehen. Diese Lehrlingsgruppe war die letzte, die in betriebsfremden Einrichtungen ihre Lehre absolvieren musste.

14.03.1957: Lehrlinge des 1. Lehrjahres von "Klein Texas" stiegen auf die Dampfer ROSTOCK (1), WISMAR (1) und THÄLMANN-PIONIER sowie dem MS STRALSUND (1) und Schiffen des SHD. Letztlich gab es auch Ausbildung auf dem Verband der Boote ("Habicht-Klasse"), z.B. D 05, D 07 und D 08 auf dem Dänholm.

15.03.1957: I.D. des Dampfers THÄLMANN-PIONIER. Kapitän: Adolf Zinn.

00.07.1957: Legten alle 29 Lehrlinge mit Erfolg die theoretische Facharbeiterprüfung ab. Das letzte Jahr der Lehre verbrachten sie auf Schiffen des SHD und PTS. Nach Wochen kamen sie zurück an Bord der Dampfer ROSTOCK (1) und WISMAR (1), der 500er-Kümos und der ersten Hochseefrachter vom Typ IV. Es endete im August 1958 mit der praktischen Matrosenprüfung und dem Erwerb des Befähigungsnachweises als Rettungsbootsmann und Feuerlöschmann auf dem kurz vorher I.D. gestellten Fracht- u. Lehrschiff MS HEINRICH HEINE (1). Alle bestanden die Prüfung (Lehrbeginn: 01.02.1956). Ab September heuerten sie als Matrosen an. 16 von ihnen erwarben später das Kapitänspatent.

00.00.1957: Verlegung der Matrosenschule nach Rostock Dierkow/Ost, wo eigene Schulräume zur Verfügung standen. Von dort stiegen im Folgejahr die Lehrlinge auf die beiden Fracht- u. Lehrschiffe HEINRICH HEINE (1) und THEODOR KÖRNER (1) auf. Auch die Matrosenumschüler erhielten hier ihre Ausbildung. Die Wohn- und Lehrbaracken standen in der Gutenbergstraße. Viel Wert wurde auf die seemännische Ausbildung, auf handwerkliche Arbeiten und auf Englisch gelegt. Die meisten Stunden verbrachten die Matrosenumschüler mit Knoten, Spleißen, Takelarbeiten und Segelnähen.

01.09.1957: Einstellung von weiteren 60 Lehrlingen zur Ausbildung zum Matrosen. Erstmalige Durchführung eines Berufswettbewerbes unter Matrosenlehrlingen bei Beteiligung der Lernaktive der Dampfer ROSTOCK (1), WISMAR (1) und THÄLMANN-PIONIER.

05.09.1957: Beginn eines weiteren Matrosenumschülerlehrganges mit 19 Beschäftigten. 55 Beschäftigte erwarben im gleichen Jahr den Facharbeiterabschluss als Matrose.

01.01.1958: Bildung der Betriebsberufsschule des VEB Deutsche Seereederei Rostock. Damit Umbenennung der bisherigen Matrosenschule. Direktor Otto Groß bis 1973. Nachfolger ist Alfred Salomon (1973 – 1975) und Jürgen Weise (1975 – 1990). Im Schuljahr 1979/80 amtierte Ulrich Blümke.

Da es der Reederei nicht gelang, bis 1958 ein neues Schulgebäude zu errichten, startete man einen Versuch, welcher in seiner Art und Form für die maritime Ausbildung einmalig blieb. Die Ausbildung von Matrosenlehrlingen erfolgte auf Fracht- und Lehrschiffen (ehemalige Fracht-/Passagierschiffe), die in der Linienschiffahrt eingesetzt wurden.

26.03.1958: I.D. des ersten Fracht- und Lehrschiffes MS HEINRICH HEINE (1). Kapitän: Herbert Schickedanz, Abteilungsleiter-Betriebsberufsschule: Harry Niefeld. Ausbildungskapazität: 2 Klassenräume für den theoretischen Unterricht, 50 Plätze für die praktische Ausbildung sowie 100 Wohnheimplätze.

02.04.1958: I.D. des zweiten Fracht- und Lehrschiffes MS THEODOR KÖRNER (1). Kapitän: Hans Breitsprecher. Abteilungsleiter-Betriebsberufsschule: Heinz Grünzig. Ausbildungskapazität: 2 Klassenräume für den theoretischen Unterricht, 50 Plätze für die praktische Ausbildung sowie 100 Wohnheimplätze.

00.07.1959: Im Sommer legten die Lehrlinge, deren Ausbildung am 1. September 1956 begann, ihre letzte, die praktische Prüfung ab. Gleichzeitig erwarben sie den Bootsführer- und Feuerlöschschein. Im Anschluss an die Prüfung wurden die neuen Matrosen überzeugt, auf die Anmusterung auf einem „Produktionsschiff“ zu verzichten und als Lehrmatrose an Bord des Fracht- und Lehrschiffes HEINRICH HEINE (1) zu fahren. Dies war der gerade Weg nach Wustrow zum Studium.

01.09.1959: Die Aus- und Weiterbildung der Beschäftigten wird der BBS zugeordnet, die Leitung der Abteilung wird Heinrich Boldt übertragen. Erstmalig werden Maschinenschlosserlehrlinge eingestellt. Die Ausbildung erfolgt nach Vertrag in der Neptunwerft Rostock bzw. in der Volkswerft Stralsund.

00.00.1960: Erstmaliger Versuch, Fachschulvorbereitungsstudium an Bord durchzuführen. 71 Beschäftigte erhalten über die Erwachsenenqualifizierung das Facharbeiterzeugnis Matrose. Die Lehrgänge wurden während der Werftliegezeit auf MS BERLIN (1) und im FDGB-Heim Wustrow durchgeführt.

00.06.1961: Auszeichnung des MS THEODOR KÖRNER (1) als hervorragende Ausbildungsstätte des Ministeriums für Verkehrswesen durch den Minister Erwin Kramer.

01.09.1961: Lehrbeginn für 100 Matrosen und 30 Maschinenschlosser. Beginn von Kesselwärter-Lehrgängen. Eröffnung des Schulungszentrums für die Aus- und Weiterbildung in Rerik. Dieses hatte 3 Klassenräume, 90 Wohnheimplätze und existierte bis 1977.

00.09.1961: In der Erwachsenenqualifizierung legten ab: 130 Beschäftigte die Prüfung zum Matrosen, 108 Beschäftigte in 6 Lehrgängen die theoretische Prüfung zum Matrosen, 130 Beschäftigte die Prüfung zum

Feuerschutzmann, 160 Beschäftigte die Prüfung zum Rettungsbootmann. Beginn von Vollmatrosen-, C2-Patent- und Fachschulvorbereitungslehrgängen.

07.08.1962: I.D. des dritten Fracht- und Lehrschiffes MS J.G.FICHTE. Kapitän: Kurt Schütt, Abteilungsleiter-Betriebsberufsschule: Fritz Näser. Ausbildungskapazität: 4 Klassenräume, 60 Praxisplätze sowie 170 Wohnheimplätze. Damit erweiterte sich das Angebot auf insgesamt 370 Ausbildungsplätze an Bord von Fracht- und Lehrschiffen.

01.09.1962: In der Lehrausbildung befinden sich 250 Matrosen, 30 Maschinenschlosser sowie 30 Abiturienten, die im Kurzlehrgang als Matrosen ausgebildet werden. Von 279 Lehrlingen die 1960 bis 1962 die Facharbeiterprüfung ablegten, erwarben bis 1966 an der Seefahrtsschule Wustrow 89 das Kleine Patent und 68 das Große Patent. 240 Decksleute legten 1962 die praktische Prüfung zum Matrosen ab.

01.09.1963: In der Lehrausbildung befinden sich 350 Matrosen, 60 Abiturienten, die im Kurzlehrgang als Matrosen ausgebildet werden sowie 30 Maschinenschlosserlehrlinge.

00.09.1962: Auslaufen der J.G.FICHTE zur ersten Reise nach Kuba. Im November besuchen die Lehrlinge gemeinsam mit Kapitän Kurt Schütt die Kubanische Marineakademie „Mariel“.

00.10.1963: Im Schulungszentrum Rerik beginnen folgende Lehrgänge: Einführungslehrgänge für neueingestellte Flottenangehörige, Vollmatrosenlehrgänge in theoretischer Ausbildung, Lehrgänge zum Erwerb Patent C2 und Qualifizierungslehrgänge für Bootsleute.

01.09.1964: Einstellung von 98 Lehrlingen zum Matrosen, 30 zum Maschinenschlosser und 66 Abiturienten, die im Kurzlehrgang als Matrose ausgebildet werden.

00.00.1965: Im Bereich der Seeverkehrswirtschaft entstanden zwei Betriebsschulen: 1. Betriebsschule Flotte des VEB Deutsche Seereederei, 2. Betriebsschule des VEB Seehafen Rostock.

01.09.1965: Bildung der Betriebsschule (BS) des VEB DSR durch Zusammenführung der bisherigen Betriebsberufsschule (BBS) und der Betriebsakademie (BAK) zu einer Einrichtung. Direktor bleibt Otto Groß. Einer seiner Stellvertreter ist Heiner Boldt. Die Betriebsschule verfügt aber auch weiterhin nicht über einen geschlossenen Komplex. Sie nutzt zur Ausbildung noch weitere reedereieigene bzw. auf Vertragsbasis genutzte land- und seeseitige Einrichtungen. Einstellung von 306 Lehrlingen zum Vollmatrosen, 38 zum Maschinenschlosser, 12 zum Schiffsbetriebsschlosser und 26 Abiturienten, die im Kurzlehrgang als Vollmatrose ausgebildet werden. Beginn der Ausbildung von Lehrlingen zum "Vollmatrose mit Abitur". Das 2. Lehrjahr beginnt mit der Ausbildung auf den Frachtschiffen mit etwa 300 Ausbildungsplätzen. Beginn der Berufsausbildung von Schiffsbetriebsschlosserlehrlingen im eigenen Betrieb. Die Heranbildung von Schiffsbetriebsschlossern wurde als Nachwuchs für das Maschinenpersonal der Flotte notwendig. Eröffnung der ersten Lehrwerkstatt mit 15 Plätzen in den Technischen Werkstätten des Überseehafens Rostock.

00.01.1966: Schrittweiser Einzug in das Ausbildungsobjekt (BS) am Krischanweg im Stadtgebiet von Rostock.

01.09.1966: Einstellung von 304 Lehrlingen zum Vollmatrose, 27 zum Vollmatrose mit Abitur und 62 Schiffsbetriebsschlossern.

00.00.1967: Die Betriebsschule des VEB DSR erwarb die Ausbildungs- und Prüfungslizenz im Schweißen.

05.07.1967: I.D. des vierten Fracht- und Lehrschiffes GEORG BÜCHNER. Kapitän: Herbert Schickedanz, Abteilungsleiter-Betriebsberufsschule: Horst Krompholz. Ausbildungskapazität: 4 Klassenräume, 60 Praxisplätze und 170 Wohnheimplätze. Dafür beenden die Fracht- und Lehrschiffe HEINRICH HEINE (1) am 02.05.1968 und THEODOR KÖRNER (1) am 28.02.1968 ihren Einsatz.

01.09.1967: Einstellung von 232 Lehrlingen zum Vollmatrose, 30 zum Vollmatrose mit Abitur, 26 zum Maschinenschlosser und 99 zum Schiffsbetriebsschlosser.

01.09.1968: Einstellung von 248 Lehrlingen zum Vollmatrose, 112 zum Vollmatrose mit Abitur, 62 zum Maschinenschlosser und 83 zum Schiffsbetriebsschlosser.

Die DSR beginnt im Ausbildungsjahr 1968/69 mit der Vereinigung der Lehrberufe Vollmatrose und Schiffsbetriebsschlosser. Damit wird sich aufgrund einer einheitlichen Ausbildung eine weitgehende Disponibilität der Facharbeiter der beiden bisher getrennten Einsatzbereiche Deck und Maschine ergeben.

01.09.1969: Beginn der Ausbildung zum „Vollmatrose der Handelsschiffahrt“ mit den Spezialisierungsrichtungen Decksbetriebstechnik, Maschinenbetriebstechnik und Technische Flotte. Damit wurde die seit 1965 bestehende scharfe Trennung zwischen Deck und Maschine in zwei Berufe - Matrose und Schiffsbetriebsschlosser - aufgehoben.

1. Lehrjahr: Gleiche Grundausbildung für alle an Land und auf den Fracht- und Lehrschiffen; später auf dem angebundenen Ausbildungsobjekt GEORG BÜCHNER.

2. Lehrjahr: Praktische Ausbildung in den zwei Spezialisierungsrichtungen an Bord aktiver Schiffe; Decksbetriebstechnik, Maschinenbetriebstechnik. Die Spezialisierungsrichtung Technische Flotte kam erst 1976 dazu.

Einstellung von 418 Lehrlingen zum Vollmatrose, 112 zum Vollmatrose mit Abitur, 99 zum Maschinenschlosser. Der neue Lehrplan wurde verbindlich und enthielt auch die neu eingeführten Grundlagenfächer Betriebsökonomik, Grundlagen der Elektronik, Grundlagen der BSMR-Technik und Grundlagen der Datenverarbeitung.

00.09.1969: Fahren von Lehrlingsgroßgruppen im 2. Lehrjahr auf Frachtschiffen. Einem Ausbildungsoffizier an Bord sind 8 bis 10 Lehrlinge zugeordnet.

01.09.1970: Einstellung von 482 Lehrlingen zum Vollmatrose mit und ohne Abitur. Die Einstellung von Maschinenschlosserlehrlingen ist aufgehoben.

00.04.1971: Das Lehrlingswohnheim zieht in das „Haus Sonne“. Im August erfolgt der Wechsel auf das ausgemusterte Passagierschiff FRITZ HECKERT. Im September Freizug der FRITZ HECKERT und Einzug in das Lehrlingswohnheim des Seehafens in Lütten Klein mit einer Anfangskapazität von 420 Plätzen.

01.09.1971: Einstellung von 448 Lehrlingen zum Vollmatrose. Die Abiturausbildung der BS Flotte erhält in der BS Seehafen Rostock in Lütten Klein mit 6 Klassenräumen und Mitnutzung der Fachkabinette Physik/Chemie eine neue Ausbildungsbasis.

Inkrafttreten der Richtlinie für die Ausbildung von Decksleuten zu Matrosen der Handelsschifffahrt, Spezialisierung Decksbetriebstechnik.

01.09.1972: Einstellung von 500 Lehrlingen zum Vollmatrose.

25./26.11.1972: Einzug ins Lehrlingswohnheim Lessingstraße mit 96 Lehrlingen und Teilnehmern der Erwachsenenbildung. Später 150 Wohnheimplätze.

01.09.1973: Einstellung von 532 Lehrlingen zum Vollmatrose.

01.10.1973: Berufung von Alfred Salomon zum Direktor der Betriebsschule Flotte.

01.01.1974: Die Betriebsschule Flotte wird dem Direktorat für Kader und Bildung zugeordnet. Im Direktorat besteht auch eine „Abteilung Lehrlingseinstellung“. Jeder Decksmann wird auf der Grundlage der Vollmatrosenrichtlinie ausgebildet.

01.09.1975: Einstellung von 644 Lehrlingen zum Vollmatrose.

02.01.1975: In den beiden Lehrlingswohnheimen Lütten Klein und Lessingstraße wird eine selbständige Leitung geschaffen.

12.11.1975: Jürgen Weise wird zunächst kommissarisch als Direktor der BS Flotte eingesetzt und am 01.03.1976 dazu berufen.

01.09.1976: Einstellung von 631 Lehrlingen zum Vollmatrose.

31.08.1977: A.D. des Fracht- und Lehrschiffes GEORG BÜCHNER und Einsatz als landseitiges Ausbildungsobjekt für 220/230 Lehrlinge. Dort erfolgt die Grundlagenausbildung für alle Vollmatrosen-Lehrlinge. Das Schiff ist gleichzeitig Wohnheim für jeweils ein halbes Jahr des ersten Lehrjahres. 1977 befanden sich 1440 angehende Seeleute in der Ausbildung.

01.09.1977: Einstellung von 600 Lehrlingen zum Vollmatrose.

01.09.1978: Einstellung von 661 Lehrlingen zum Vollmatrose.

09.07.1979: Ersatzlose Außerdienststellung des Fracht- und Lehrschiffes J.G.FICHTE. Damit ist die bildungsökonomisch nicht mehr vertretbare Zeit der Lehrschifffahrt im VEB DSR beendet. Die Ausbildung wird in die vorhandenen Objekte eingeordnet und Schichtunterricht aufgenommen.

01.09.1979: Einstellung von 539 Lehrlingen zum Vollmatrose. Ulrich Blümke wird für die Dauer eines postgradualen Studiums von Jürgen Weise zum Direktor der BS berufen. Nach Rückkehr von Jürgen Weise erhielt dieser am 01.09.1980 erneut die Berufung zum Direktor.

00.00.1979: Nach 14-Tage-Einsätzen auf Fährschiffen, Tausch mit den an Land gebliebenen Lehrlingen die bereits in Werkstätten des Überseehafens Grundausbildung in Maschinenkunde, Drehen, Hobeln und Fräsen erhielten und in 17 Fächern theoretisch ausgebildet wurden.

01.09.1980: Einstellung von 510 Lehrlingen zum Vollmatrose.

01.09.1981: Einstellung von 511 Lehrlingen zum Vollmatrose.

01.09.1982: Einstellung von 525 Lehrlingen zum Vollmatrose sowie 27 Kochlehrlinge (Jungen) und 26 Mädchen zur Ausbildung als Stewardess. Gegenwärtig befinden sich bei der DSR 1200 Lehrlinge in der Ausbildung.

01.09.1983: Einstellung von 500 Lehrlingen zum Vollmatrose. Es folgen 1984: 463 und 1985: 549.

01.09.1986: Einstellung von 507 Lehrlingen zum Vollmatrose. Einweihung des Computerkabinetts der BS und Einführung des neuen Unterrichtsfaches „Grundlagen der Automatisierung“.

00.07.1987: Von allen ausgelernten Lehrlingen erwarben 40% den Facharbeiterbrief als „Vollmatrose für Decksbetriebstechnik“.

01.09.1988: Einstellung von 483 Lehrlingen zum Vollmatrose.

01.09.1988: Ein neues Berufsbild und neue Lehrpläne für den „Matrosen der Handelsschiffahrt“ treten in Kraft. Spezialisierungsrichtungen: Decksbetriebstechnik 2 Jahre Lehrzeit, Maschinenbetriebstechnik 2,5 Jahre Lehrzeit und Technische Flotte 2 Jahren Lehrzeit.

Damit erfolgte auch eine umfangreiche Erweiterung bzw. Neuprofilierung der Lehrwerkstatt am Kabutzenhof.

01.09.1989: Einstellung von 368 Lehrlingen zum Vollmatrose. Umzug der berufstheoretischen Ausbildung in die 39. POS in Lütten Klein. Für 12 täglich zu unterrichtende Klassen stehen 13 Räume zur Verfügung. Davon 4 Fachkabinette für das Unterrichtsfach „Grundlagen der Automatisierung“, 2 x Informatik und 2 x Automatisierungstechnik. Für geteilten Unterricht in GdA bei Klassen über 18 Lehrlingen steht der 13. Klassenraum zur Verfügung. Für die 8 Abiturklassen stehen 8 Räume im Objekt Krischanweg zur Verfügung, davon 3 Fachkabinette für Physik, Chemie und Sprachen.

31.12.1989: In den Jahren 1952 bis 1989 wurden etwa 13.800 Matrosenlehrlinge mit und ohne Abitur schulisch ausgebildet. Außerdem von 1955 bis 1988 noch insgesamt 3150 Matrosenumschüler im Rahmen der Erwachsenenqualifizierung. Ein großer Teil davon kam aus den Personalabgängen der Volksmarine und Wertindustrie.

17.06.1990: Ende der staatlichen Reederei VEB DSR. Am 18.06.1990 erfolgte die Umwandlung des Betriebes in eine Kapitalgesellschaft. Zunächst weitergeführt als DSR GmbH (in Treuhandverwaltung).

31.07.1990: Abberufung von Jürgen Weise als Direktor der BS. Die Schulkonferenz wählt Dieter Bamm zum neuen Direktor der BS.

01.09.1990: Umstellung auf Ausbildungsberuf "Schiffsmechaniker" (in BRD seit 1983 übliches Berufsbild). Die Ausbildung zum Matrosen wurde dort schon 1986 eingestellt.

Grundsätzliche Veränderungen in der Berufsausbildung der neuen Kapitalgesellschaft Deutsche Seereederei Rostock GmbH (in Treuhandverwaltung). Überführung der Betriebsschule Flotte „August Lütgens“ in den kommunalen Bereich der Hansestadt Rostock. Ausschreibung einer Stelle: Leiter Lehrlingsausbildung. Die theoretische Berufsausbildung und Lehrkräfte werden der neugebildeten Beruflichen Schule der Hansestadt Rostock - Metalltechnik - (hervorgegangen aus den BS der Warnow- und Neptunwerft, der DSR, des Seehafens, des Fischkombinates und der Stadtwerke) zugeordnet. Die praktische Berufsausbildung und die in der Ausbildung befindlichen Lehrlinge verbleiben beim jeweiligen Betrieb.

Laut Bildungsgesetz der BRD gilt auch für die neugebildeten DSR GmbH (in Treuhandverwaltung) das duale System der Berufsausbildung.

Lernort Berufsschule: Hier arbeiten Lehrer nach einem Rahmenlehrplan des Kultusministers des jeweiligen Landes, Unterricht in 12 Wochenstunden oder im Block 10 Wochen zusammenhängend. Die hier erteilten Noten und das Zeugnis der Berufsschule sind auch weiterhin Bestandteil der Berufsausbildung

Lernort Betrieb: Hier arbeiten Ausbilder nach einer Ausbildungsverordnung des zuständigen Wirtschaftsministers, genehmigt und überwacht von der Berufsbildungsstelle für Seeschiffahrt e.V., Sitz Bremen, der Industrie- u. Handelskammer Rostock und der Handwerkskammer Rostock. Die Ausbildungsberater bestätigen für die Lehrlinge das zuständige Ausbildungsschiff der DSR GmbH sowie die Lehrwerkstatt. Diese befindet sich nach wie vor am Kabutzenhof, Rostock-Stadthafen.

Abteilungsleiter für die betriebliche Ausbildung wurde Jürgen Kraft. Ihm zur Seite standen die Lehrobermeister Peter Höfer und Ulrich Decker. Diese drei Mitarbeiter der Reederei erarbeiteten die betrieblichen Ausbildungspläne für die künftigen Schiffsmechaniker.

Es gibt auch eine Neuordnung der Ausbildungsberufe. Ab 1. September 1990 wurden 166 Schiffsmechaniker mit einer Lehrzeit von 3 Jahren neu ausgebildet.

Im reedereitypischen Beruf Schiffsmechaniker bestanden per 1.9.1990 500 Ausbildungsverträge. Eine Reduzierung der Ausbildungsverträge wird jedoch auf Grund der veränderten Struktur angestrebt.

Den vorhandenen 370 Lehrlingen "Matrose Deck" bzw. "Matrose Maschine" die sich bereits im 1. oder 2. Jahr der Ausbildung befanden, wurde eine entsprechende Änderung des Ausbildungsvertrages angeboten, um einen Berufsschulabschluss zu ermöglichen. Die Berufsausbildung mit Abitur gibt es nicht mehr.

03.10.1990: Die Deutsche Einheit wird vollzogen. Ab 00.00 Uhr existiert die DDR nicht mehr.

Die Lehrausbildung im seemännischen Beruf Schiffsmechaniker nach der Wiedervereinigung Deutschlands

Umstellung und Beendigung der im VEB Deufracht Seereederei begonnenen Lehrausbildung Neue Lehrverträge bei der DSR GmbH (in Treuhandverwaltung).

Die marktwirtschaftlichen Prinzipien zwangen den neuen Betrieb dazu, von der bisherigen Universalreederei schrittweise Abschied zu nehmen und den Schiffs- sowie Personalbestand weiter zu reduzieren. Der Reedereichef Harry Wenzel betonte: *„Wir trennen uns von keinem Lehrling und geben jedem der jungen Menschen zumindest noch eine abgeschlossene Berufsausbildung mit auf den Weg“*. Er ließ die in der gegenwärtigen Situation hohen Ausbildungskosten im Wesentlichen mit aus den Erlösen der inzwischen notwendigen Schiffsverkäufe finanzieren.

00.04.1991: Die Seemännische Berufsschule im Krischanweg Rostock wurde entsprechend des dualen Systems der Berufsschule Metalltechnik, Abteilung Schifffahrt, Rostock angeschlossen. Sie gehört zu denjenigen Ausbildungseinrichtungen, welche keine Lehrverträge gelöst hat. Der amtierende Direktor Hans-Georg Kramer und seine 24 Lehrkräfte sind verantwortlich, 550 Lehrlinge im 1., 2. und 3. Lehrjahr zum Schiffsmechaniker auszubilden. Dies erfolgt nunmehr nach dem Rahmenausbildungsplan für Schleswig-Holstein in Berufsschulzeitblöcken von dreimal 10 Wochen. Jeder Lehrling, egal in welcher Reederei er auch seine praktische Ausbildung absolviert, hat die Chance, an der seemännischen Berufsschule in Rostock seine Berufsschulzeitblöcke zu durchlaufen.

Lehrlinge des 1. Lehrjahres erhalten in den Werkstätten und Einrichtungen der „Überbetrieblichen Ausbildungsstätte Seeschifffahrt“, Rostock-Langenort, innerhalb von zehn Wochen die praktischen Fähigkeiten für den Beruf an Bord vermittelt.

Neu ist entsprechend den gegenwärtigen Bedingungen auch eine einjährige Vollzeitausbildung für Seeleute mit abgeschlossener Berufsausbildung, die in absehbarer Zeit nicht auf ein Schiff kommen. Nach diesem Jahr kann ein Studium an der Seefahrtsschule aufgenommen werden.

Die Bordausbildung lag in Verantwortung der DSR GmbH (in Treuhandverwaltung). Dafür standen zum Zeitpunkt 38 Schiffe mit rund 300 Plätzen zur Verfügung. Die Bordausbildung betrug insgesamt 26 Wochen im Jahr. Sie erfolgte in Gruppen von 8 bis 10 Lehrlingen mit Ausbilder oder 2 bis 3 Lehrlingen mit einem Besatzungsmitglied.

11.04.1991: Den westlichen Bundesländern gleich, wurde die Abschlußprüfung zum Schiffsmechaniker von einem Prüfungsausschuss abgenommen. Dazu hat sich zum Termin ein solcher Ausschuss auch in Rostock konstituiert, dem jeweils sechs Beauftragte der Arbeitgeber, der Arbeitnehmer und der Lehrer der Berufsschule angehören. Allein neun Beauftragte sind Vertreter der DSR GmbH (in Treuhandverwaltung), darunter auch der DSR-Betriebsrat Peter Geitmann, welcher später den Vorsitz des Prüfungsausschusses übernahm.

00.05.1991: Die Reederei reduzierte planmäßig Ausbildungsverträge auf das künftig erforderliche Maß, oder vermittelte die Überleitung in andere Ausbildungsrichtungen durch die Arbeitsämter.

08.07.1991: Mit der Zeugnisübergabe an der seemännischen Berufsschule im Krischanweg endete für 98 junge Leute, welche ihre Ausbildung im September 1988 als „Matrose der Handelsschifffahrt“ begonnen hatten, das Ausbildungsverhältnis als Schiffsmechaniker mit der DSR GmbH (in Treuhandverwaltung). Von ihnen stieg leider keiner aus Gründen der Reduzierung des Personalbestandes des Unternehmens auf ein DSR-Schiff auf. Jedoch wurde ihnen bei der Vermittlung an Reedereien in den Altbundesländern Hilfe und Unterstützung zuteil, sodass viele bereits ein Heuerverhältnis in der „Tasche“ hatten.

Ein Teil der Abgänger hat sich für eine Fach- oder Fachhochschule eingeschrieben, während ein anderer Teil aus der Seefahrt aussteigt und ein anderweitiges Berufsziel durch Umschulung oder Studium ansteuert. Mit Einführung des neuen Berufsausbildungs-Gesetzes war diese Ausbildung umgestellt worden. Die Lehrzeit war um ein halbes Jahr verlängert.

31.08.1991: 192 Lehrlinge beendeten die Ausbildung. 20 Neueinstellungen bis 31.12.1991 für den Beruf Schiffsmechaniker. Weiterer Nachwuchs durch Umschulung der Matrosen (93). Diese Bildungsmaßnahme galt für das künftige Personal der ab 1992 I.D. zu stellenden Vollcontainerschiffe VCS 2700. Für diese bestand ein

dringender Bedarf an Schiffsmechanikern, Schiffsbetriebsmeistern, Schiffselektronikern und Schiffsbetriebsoffizieren. Zum Zeitpunkt bestand mit 480 Personen ein Ausbildungsvertrag, von denen zum 15. Juni 1991 139 die Ausbildung beendeten. Im September 1991 erfolgten 20 Lehrlings-Einstellungen.

31.12.1993: Ende der operativen Leitung durch die DSR GmbH (in Treuhandverwaltung). Bis dahin auch verantwortlich für die noch in der Ausbildung stehenden Schiffsmechanikerlehrlinge. **Die letztendliche Privatisierung der Reederei an die Herren Rahe und Schües als Holdinggesellschaft erfolgte rückwirkend per 01.01.1993.**

Nachbetrachtung zur Lehrausbildung von Schiffsmechanikern in der BRD bis zum Ende des Jahres 2000

01.08.1995. Acht Lehrlinge beendeten ihre Ausbildung zum Schiffsmechaniker bei der Reederei F. Laeisz. Allen wurde ein fester Arbeitsvertrag angeboten. Sechs Absolventen nahmen dieses Angebot an. Vier davon gingen auf die neuen Schiffe vom Typ VC 2700 und zwei entschieden sich für die Kümos HIDDENSEE (3) und POEL (2).

01.09.1995: Notstand für „Berufe an Bord“. 60 Prozent der nautischen und technischen Offiziere sind älter als 45 Jahre. 10 Jahre vergehen in der Regel von der Aufnahme der Lehre als Schiffmechaniker bis zum Kapitänspatent. Der bundesweite Bedarf lag bei 600 Auszubildenden. Dafür standen 450 Ausbildungsplätze für Schiffsmechaniker im Angebot der deutschen Seeschifffahrt, aber nur 160 wurden besetzt, davon 53 bei der inzwischen privatisierten Deutsche Seereederei Rostock GmbH-Holdinggesellschaft. Zur Sicherung des Schiffsoffiziersnachwuchses hatte die Reederei F. Laeisz wieder 8 Abiturienten für die zweijährige Schiffsmechanikerausbildung mit anschließendem Fachhochschulstudium zum Patenterwerb angenommen.

00.05.1996: Die DSR GmbH-Holdinggesellschaft wird sich im Ausbildungsjahr 1996/97 wieder stark an der Ausbildungsinitiative in Rostock beteiligen. Gegenwärtig bestehen 128 Ausbildungsverträge zum Schiffsmechaniker.

00.05.1997: Bei der Reederei F. Laeisz Rostock als Teilbereich der Holdinggesellschaft standen gegenwärtig noch sieben Schiffsmechanikerlehrlinge in der Ausbildung.

00.07.1997: Zehn Schiffsmechanikerlehrlinge beendeten nach zwei Jahren erfolgreich die Berufsausbildung, die ansonsten auf drei Jahre ausgelegt ist. Mit rund 600 bundesweit beschäftigten Schiffsmechanikern ist die Entwicklung seit Anfang der 90er Jahre nicht mehr rückläufig.

05.09.1997: Im AFZ Rostock verbesserten sich die Ausbildungsbedingungen. Es wurde der Grundstein für einen Neubau gelegt.

20.04.1999: 163 Lehrlinge in der BRD haben im vergangenen Jahr die Ausbildung als Schiffsmechaniker abgeschlossen. Beteiligt waren 64 Reedereien. Auf 328 Schiffen standen Ausbildungsplätze zur Verfügung. Es gab mehr Bewerber als Ausbildungsplätze.

20.05.1999: Zum Zeitpunkt standen 85 junge Leute in dreijähriger Ausbildung zum Schiffsmechaniker im Aus- und Fortbildungszentrum (AFZ) der Schifffahrtsschule Rostock im Fischereihafen. Zuständige Leiterin des für die seemännische Ausbildung zuständigen AFZ-Bereiches ist Frau Barbara Martens.

18.08.1999: Es begannen 38 neue Lehrlinge, davon 6 der Reederei F. Laeisz. Die Ausbildungszeit von drei Jahren erfolgt in Schulungsblöcken zu je 10 Wochen. Im ersten Jahr ist innerhalb von sieben Wochen die Metall-Grundausbildung zu durchlaufen und in zwei Wochen die Sicherheits-Grundausbildung. Arbeits-, Lehrräume, Schraubstockwerkstatt, Maschinenlabor und Sicherheitslabor sind vorhanden. Die Schweißerausbildung erfolgte noch in Rostock im Patriotischen Weg.

Da aber Schiffsoffiziere an Bord in der Perspektive mehr gefragt sind, schließen etliche Lehrlinge daran noch ein Studium an. 133 standen in der Ausbildung zum Schiffsmechaniker. Das zünftige Wohndomizil bestand für viele wieder an Bord des ehemaligen Fracht- und Lehrschiffes GEORG BÜCHNER.

31.12.1999: 102 Schiffsmechanikerlehrlinge befinden sich bundesweit in der Erstausbildung.

01.09.2000: Seit September ist der Gesamtkomplex des Aus- und Fortbildungszentrums (AFZ) im Fischereihafen Rostock in Betrieb. Mit insgesamt 50 Millionen DM ist es die bisher größte Investition im Ausbildungsbereich, wovon allein der Bund 37 Millionen und das Land 7,6 Millionen DM trugen. Über 100 Mitarbeiter sind in dieser Einrichtung beschäftigt. Geschäftsführer ist Wolfgang Bäumler.