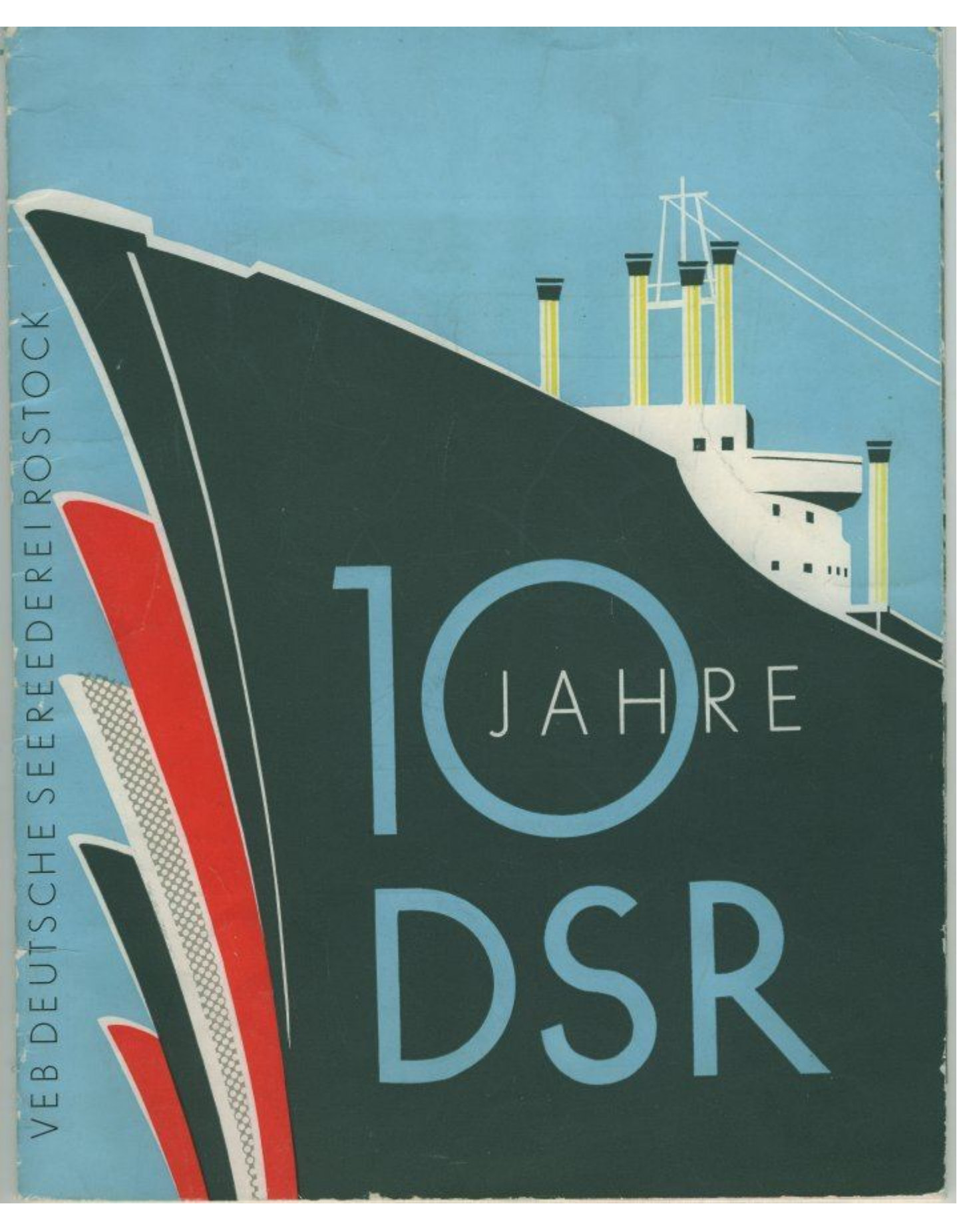


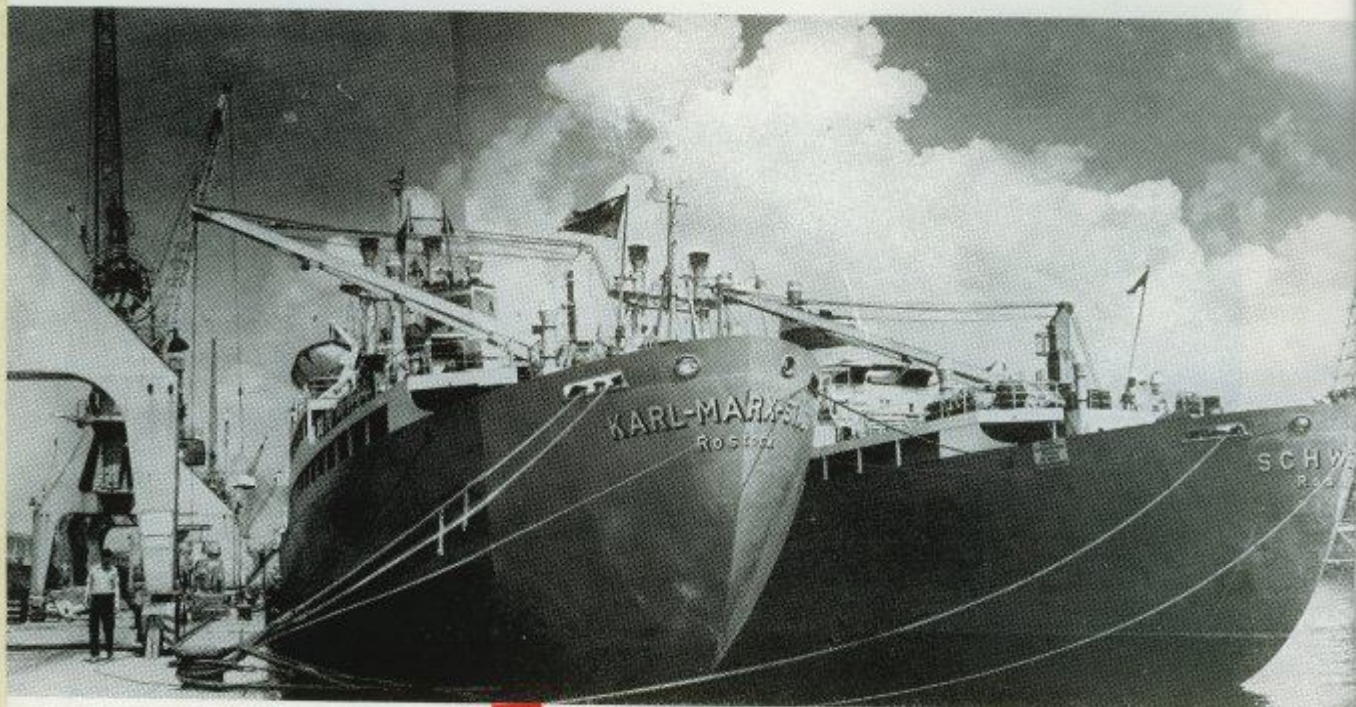
VEB DEUTSCHE SEEREEDEREI ROSTOCK

10
JAHRE
DSR



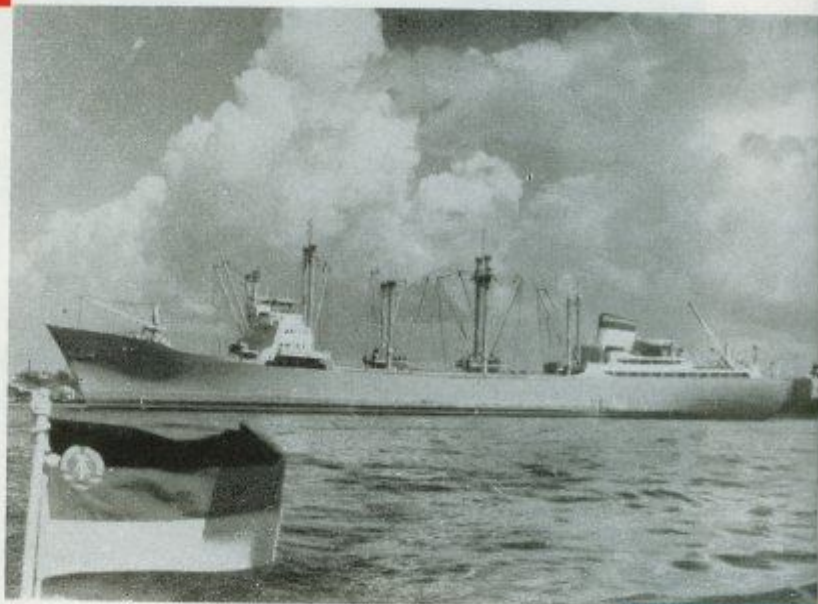


Im Rostocker Überseehafen



10 000-Tonner im Rostocker Heimathafen

Moderne Kräne im neuen Hafen



Im Hafen von Havanna

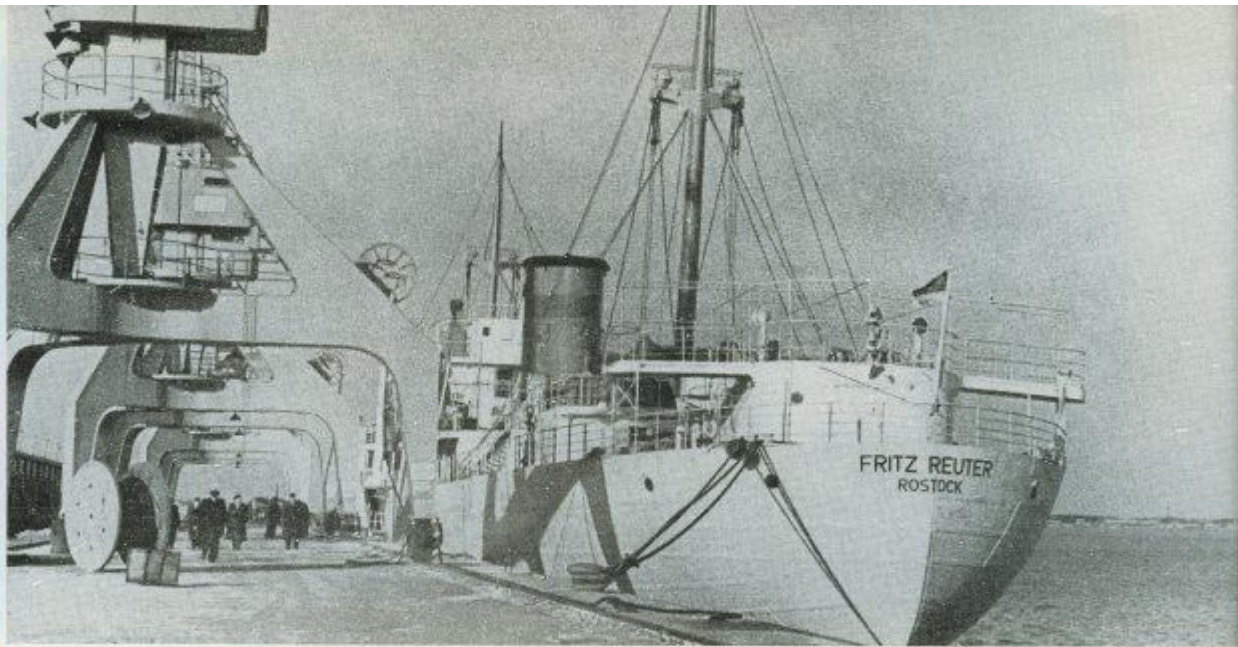


Am Mühlendamm in Rostock liegt das Pionierschiff „Vorwärts“. Lustig flattert am Heck die Flagge der Deutschen Demokratischen Republik mit Hammer und Zirkel im Ährenkranz und am Mast die Pionierfahne. Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft „Junge Matrosen“ der Pionierorganisation aus allen Bezirken der Republik kommen zu 14 Tage dauernden Lehrgängen an Bord. Mancher der fröhlichen und begeisterten 10- bis 14jährigen Jungen träumt davon, einmal auf den Handelsschiffen des VEB Deutsche Seereederei über die Meere zu fahren.

So jung, wie die hier an Bord die ersten seemännischen Fertigkeiten erlernenden Pioniere, so jung ist auch die sozialistische Handelsschiffahrt in Deutschland. Der Anfang war ein 1903 erbautes Handelsschiff von 1250 tdw, die inzwischen durch großzügige Unterstützung der Regierung umgebaute „Vorwärts“.

Am 1. Juli 1952 wurde die volkseigene Deutsche Seereederei mit ihrem Sitz in Rostock gegründet, um, wie es in dem entsprechenden Beschluß der Regierung heißt, „... die stetig wachsenden seeseitigen Transportbedürfnisse des Außenhandels mit eigenen Schiffen zu befriedigen“.

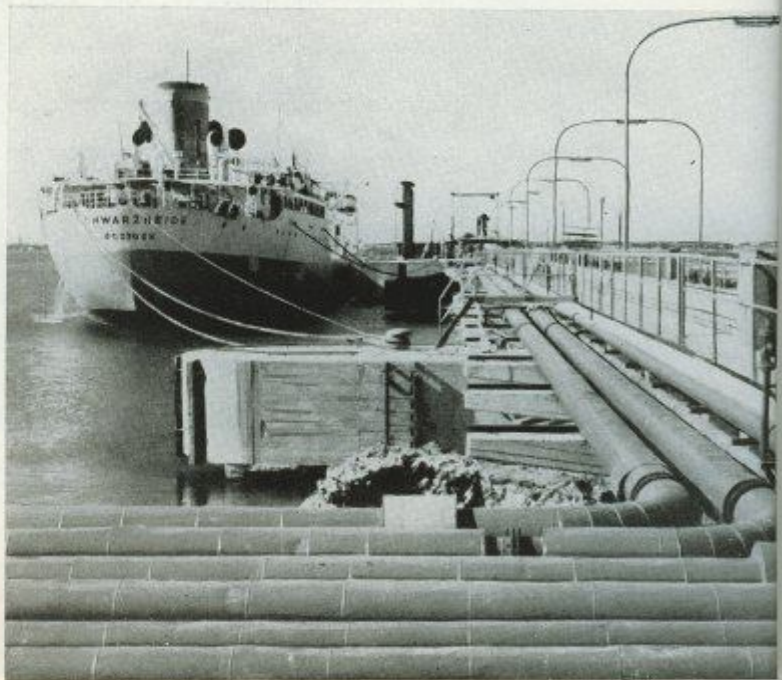
Unsere Republik ist der fünftgrößte Industriestaat Europas, steht an zehnter Stelle der Industrieländer der Welt und hat mit über 130 Ländern der Erde Handelsbeziehungen. Die volkseigene Deutsche Seereederei hat also vor allem die Aufgabe, einen großen Teil der Außenhandelsgüter unserer Republik zu befördern, um zusätzliche Devisenausgaben für die Charterung ausländischer Tonnage zu vermeiden. Da-



„Fritz Reuter“ bringt Bananen



Im Rostocker Ölhafen



durch hilft die Handelsflotte mit, die wirtschaftliche Unabhängigkeit der Deutschen Demokratischen Republik zu sichern.

Am 1. Juni 1962 verfügte die Handelsflotte der DDR über 69 Schiffe mit einer Gesamttonnage von rund 370 000 tdw. 1963 wird sie bereits die für 1965 vorgesehene Kapazität von über 500 000 tdw erreichen. 1954 beförderte die Handelsflotte rund 31 000 Tonnen Güter. 1958 waren es 951 000 Tonnen, und 1962 werden es 3 000 000 Tonnen Güter sein.

1952 beförderte die „Vorwärts“ recht und schlecht nur im Ostseeraum Frachten. Heute ist unsere Handelsflotte nicht nur ein vertrauenswürdiger und sicherer Transporteur, sondern auch ein stolzer Verkünder der friedlichen Bestrebungen des ersten sozialistischen Staates in Deutschland. Heute verkehren die Schiffe des VEB Deutsche Seereederei in über 300 Häfen von über 60 Ländern der Erde. Es bestehen Liniendienste nach Finnland, Albanien, der Vereinigten Arabischen Republik, der Sowjetunion, Holland, Belgien, Westafrika, Kuba, China, England und Südamerika.

Die Schiffe der volkseigenen Handelsflotte fuhren vom 1. Juli 1952 bis zum 30. April 1962 6 326 491 Seemeilen = 11 716 661,332 km = 293mal um die Erde.

In diesem Zeitraum beförderte die Handelsflotte 5 942 608 Tonnen Güter = 339 577 Eisenbahnwaggons (17,5 Tonnen) = 7 591 Güterzüge mit je 40 Waggons. Die Waggons aneinandergereiht würden eine Strecke von 4075 km benötigen. Das entspricht etwa der Distanz zwischen Moskau und Lissabon.

Die noch junge, erste sozialistische Reederei in der Geschichte der deutschen Seefahrt wird bald die größte Reederei in ganz Deutschland



Das Ausbildungs- und Frachtschiff MS „Theodor Körner“

MS „Freundschaft“ im Hafen Wismar



FOTO: GROSS

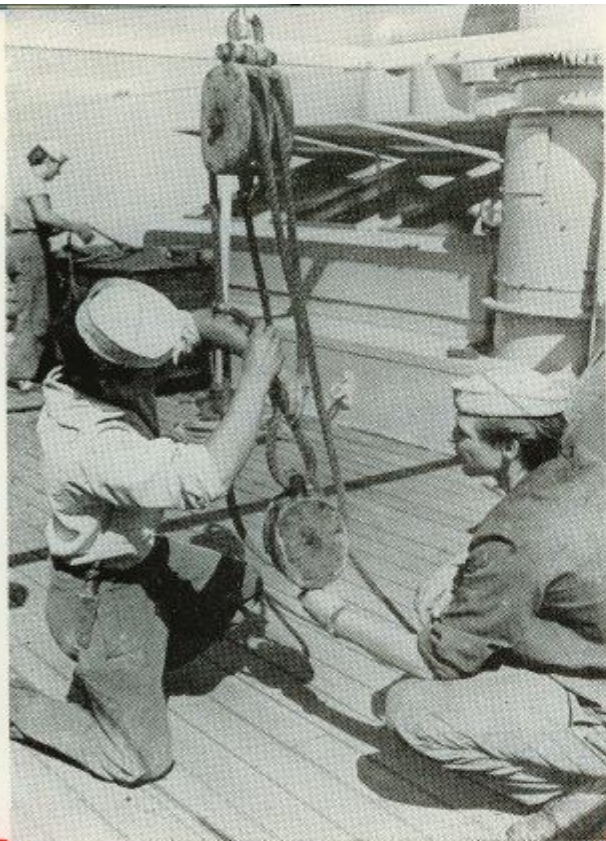


FOTO: KRUGER

Vom MS „Heinrich Heine“ werden Tiere
im Hafen von Alexandrien (VAR) entladen

Heute verfügt die volkseigene Handelsflotte über 12 Schiffe dieses Typs. Die einzige Schiffswerft von Bedeutung an der Küste der DDR war die seit 1850 bestehende Neptunwerft in Rostock. Die drei großen Seewerften Warnowwerft, Mathias-Thesen-Werft in Wismar und Volkswerft in Stralsund sind völlig neu errichtet worden. Ende 1945 waren rund 1100 Menschen in der Schiffbauindustrie beschäftigt. Heute sind es insgesamt 36 000 Menschen. Das schnelle Wachstumstempo der Schiffbauindustrie wird am besten sichtbar durch die Entwicklung der Bruttoproduktion. 1948 waren es 76 000 000 DM, 1961 bereits 1 246 000 000 DM. Die Vielseitigkeit des Bauprogrammes der Schiffbauindustrie wird durch die Vielzahl der Typen dokumentiert. Die Werften der DDR bauen Frachtschiffe, Kohle-Erz-Schiffe, Seefahrgastschiffe, Urlauberschiffe, Binnenfahrgastschiffe, Fischereifahrzeuge, Bagger, Tanker, Schlepper, Hebeschiffe, Schubboote und andere Spezialfahrzeuge. Abnehmer der Erzeugnisse des Schiffbaus sind die UdSSR, China, CSSR, Rumänien, Norwegen, Island, Schweden, Dänemark, Kuba, Westdeutschland und Ägypten.

Neben den 50 von den volkseigenen Werften gelieferten Schiffen und den von der Admiralitätswerft in Leningrad gebauten fünf 10 000-Tonnen-Tankern verfügt der VEB Deutsche Seereederei über eine Anzahl von sogenannten Alttonnage-Schiffen. Die Mittel für den Ankauf dieser Schiffe wurden durch die Steckenpferdbewegung von den Werktätigen der Republik zur Verfügung gestellt. Die Werktätigen in den Exportbetrieben, besonders der Kosmetik- und der Leichtindustrie, erzielten durch die Übererfüllung ihrer Exportpläne zusätzliche Deviseneinnahmen, für die u. a. 14 Frachtschiffe und das Urlauberschiff „Völkerfreundschaft“ erworben werden konnten.



Auf den Ausbildungs-

und Frachtschiffen



Neben MS „Völkerfreundschaft“ verfügt die Deutsche Seereederei über ein zweites Urlauberschiff, das auf der Mathias-Thesen-Werft gebaute 8115,8-BRT-Gas-Turbinen-Motorschiff „Fritz Heckert“. Auf diesem Schiff verlebten bereits 4375 Bürger der DDR ihre Ferien. In diesem Jahr werden weitere 5000 Bürger an Bord der „Fritz Heckert“ herrliche Urlaubstage verbringen. Im Jahre 1961 haben mit beiden Urlauberschiffen insgesamt 12 458 Werktätige die Meere befahren.

Die Schiffe der volkseigenen Reederei bevölkern immer zahlreicher ihren Heimathafen, den neuen Rostocker Überseehafen, in dem seit seiner Eröffnung am 30. April 1960 bis zum 28. Februar 1962, obwohl er noch im Bau ist, 2,6 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen wurden. Weit über 900 Schiffe haben in diesem Zeitraum im Überseehafen festgemacht. Nach dem Volkswirtschaftsplan sollen 1962 in den Seehäfen der DDR Rostock, Wismar und Stralsund 7 600 000 Tonnen Güter umgeschlagen werden. 1965 wird diese Menge allein der neue Rostocker Überseehafen bewältigen, dessen Aufbau bis dahin abgeschlossen ist. Die volkswirtschaftliche Bedeutung des neuen modernen Hafens wird klar, wenn man weiß, daß für den Umschlag einer Tonne Fracht in einem fremden Hafen rund 16 Valuta-Mark gezahlt werden müssen.

Der volkswirtschaftliche Nutzen der Handelsflotte wird an folgendem Beispiel sichtbar: Die Schiffe der Hochseehandelsflotte transportierten 1960 1375319 Tonnen Güter. Das waren 13,8 Prozent des Volumens seewärtiger Außenhandelsgüter unserer Republik und eine Deviseneinnahme von rund 46 Millionen DM. – Interessant ist in diesem Zusammenhang, daß der Umsatz des Außenhandels der DDR sich von 1950 bis



Alarm! – Mann über Bord

1959 verfünffacht hat. Betrag der Außenhandelsumsatz 1950 3,4 Milliarden Rubel, so war 1959 ein Außenhandelsumsatz von 16,4 Milliarden Rubel zu verzeichnen. War bisher die Eisenbahn im Außenhandelstransport dominierend, so erhält jetzt der Seetransport eine immer größere Bedeutung.

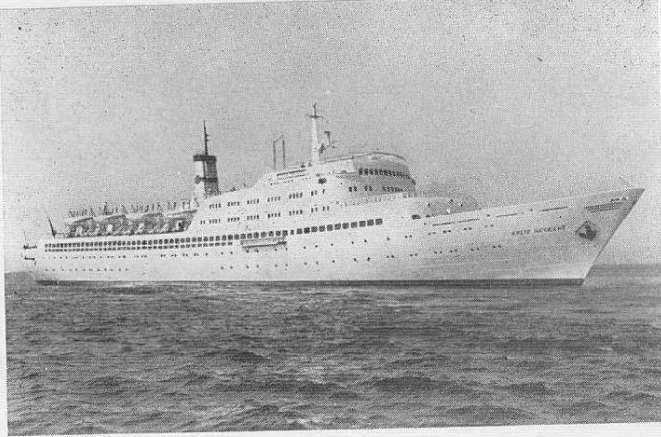
1952 waren 36 Menschen in der Seereederei beschäftigt, jetzt sind es bereits weit über 3000 Gesamtbeschäftigte, die in der Flotte und in der Verwaltung immer besser verstehen, die komplizierten Aufgaben in der Handelsschiffahrt zu lösen. Das Durchschnittsalter bei den Mannschaften beträgt 22 Jahre, bei den Offizieren und Kapitänen 32 Jahre. Der schnelle Aufbau der Handelsflotte erfordert Tausende von Seeleuten, von denen durch großzügige Maßnahmen des Staates bereits viele herangebildet wurden. Neben einem festen System der Berufsausbildung zum Matrosen über eine zweijährige Lehrzeit auf den Ausbildungs- und Frachtschiffen MS „Theodor Körner“ und MS „Heinrich Heine“ werden über die Erwachsenenqualifizierung viele junge Menschen, die bereits einen anderen Beruf erlernt hatten, als Matrosen ausgebildet. Erstmals in der Seeschiffahrt wurde der Matrose als Facharbeiter staatlich anerkannt. In Zusammenarbeit mit den Werften wurden Maschinenschlosser ausgebildet, die nach dem Abschluß der Berufsausbildung im Maschinenbereich der Flotte tätig wurden. Aus Maschinenbaubetrieben kamen weitere technische Kader zur Flotte. Heute sind im VEB Deutsche Seereederei viele hochqualifizierte Fachleute, die auf den Schiffen eine verantwortungsvolle Arbeit leisten. Neben alten erfahrenen Kapitänen haben sich junge tüchtige Schiffsoffiziere entwickelt, von denen einige bereits als Kapitäne die Hochsee-

So wie die Werktätigen an Land um hohe Ergebnisse in der Produktion ringen, so kämpfen auch die Seeleute darum, mit dem geringsten Aufwand hohe Transportergebnisse zu erzielen. Im Kampf um den Ehrentitel „Schiffsbesatzung der sozialistischen Arbeit“ wurden in den Jahren 1959 bis 1961 weit über 4 Millionen DM eingespart.

Die Besatzungen der Schiffe MS „Erfurt“, MS „Stoltera“ und MS „Barhöft“ wurden für hervorragende Leistungen mit dem Ehrentitel „Schiffsbesatzung der sozialistischen Arbeit“, der Kapitän Heinz N e h m e r mit dem Orden „Banner der Arbeit“, Kapitän Z i n n mit dem „Vaterländischen Verdienstorden in Bronze“, 149 Seeleute und andere Mitarbeiter mit der Aktivistennadel und 24 mit der „Medaille für ausgezeichnete Leistungen“ geehrt.

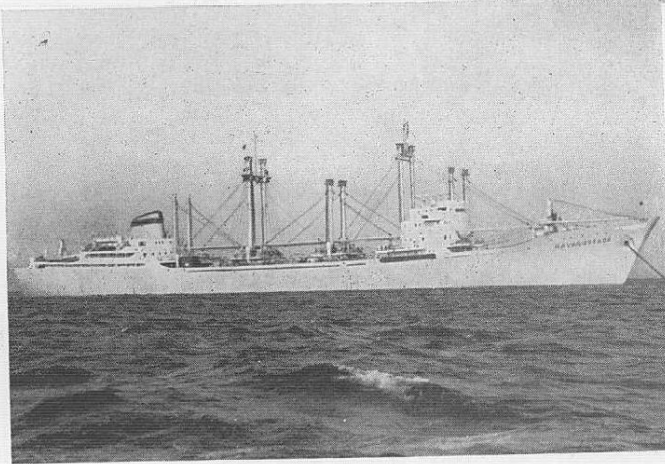
Die Besatzung des MS „Lübbenau“ rief alle Schiffskollektive und die Mitarbeiter der Verwaltung auf, das Produktionsaufgebot 1962 nach dem Beispiel der Arbeiter des VEB „8. Mai“ in Karl-Marx-Stadt in der gesamten Flotte zu organisieren, um „... im Kampf um höchste Ergebnisse ehrlich, planmäßig und konsequent alle Reserven auszuschöpfen und mit klarem Kopf und noch kraftvolleren Händen den Kurs zum Sieg des Sozialismus zu steuern.“

Unter den Bedingungen der sozialistischen Gemeinschaftsarbeit hat sich in unserer Handelsflotte der Typ des sozialistischen Seemannes herausgebildet. Von der Ethik und Moral der fortschrittlichen Gesellschaftsordnung erfüllt, versieht er auf eigenen Schiffen und in eigener sozialistischer Sache mit hoher Begeisterung und Disziplin seinen verantwortungsvollen Dienst.



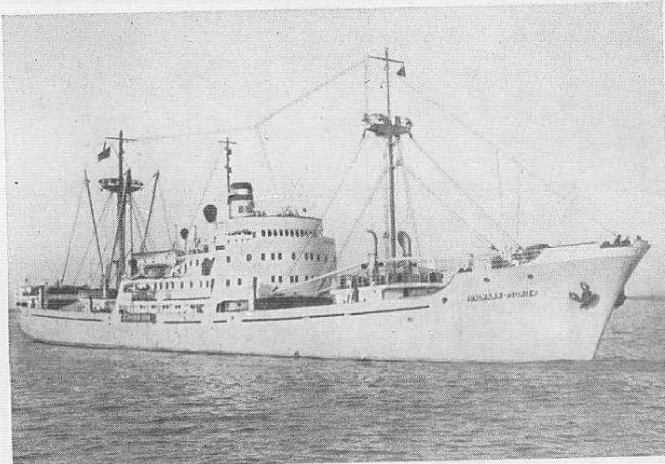
Urlauberschiff „Fritz Heckert“

Länge über alles: 141,17 m
Breite über alles: 17,60 m
BRT: 8115,33
Maschinenleistung: 2 Motoren, 2 Gasturbinen
insgesamt 10200 PS
Geschwindigkeit: 19,0 kn
Fahrgäste: 379
Besatzung: 178



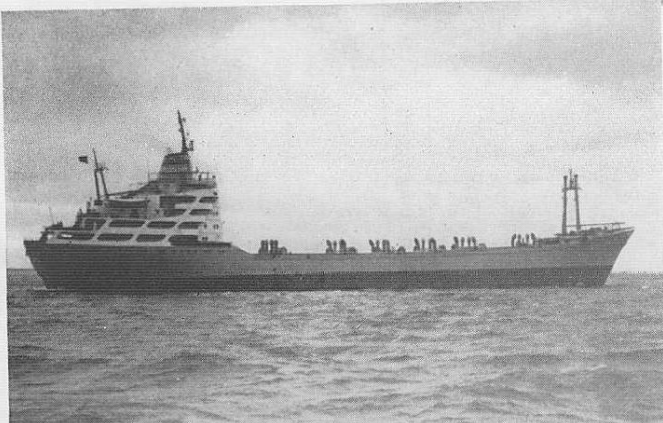
Hochseefrachter Typ IV

Länge über alles: 157,60 m
Breite über alles: 20 m
tdw: 10 070
Maschinenleistung: 4 Motoren je 1800 PS
Geschwindigkeit: 15 kn
Fahrgäste: 12
Besatzung: 49



DS „Thälmann-Pionier“

Länge über alles: 105,70 m
Breite über alles: 14,44 m
tdw: 3947
Maschinenleistung:
1 Dampfmaschine (OI) mit 2450 PS
Geschwindigkeit: 13 kn
Besatzung: 42



Massengutfrachter

Länge über alles: 151,75 m
Breite über alles: 19,20 m
tdw: 11 160
Maschinenleistung: 1 Motor mit 5850 PS
Geschwindigkeit: 15,0 kn
Besatzung: 39

Die Handelsflotte der Deutschen Demokratischen Republik

Stand von 15. Mai 1962

Schiffstyp	Länge über alles	Breite über alles	Vermessung BRT	Vermessung NRT	tdw ¹ a. t.	Nutzlade- fähigkeit ²	Tiefgang	Maschinen- leistung	Geschwin- digkeit	Fahr- gäste	Be- satzung
I. Hochseefrachter											
	157,60 m	20,00 m	Schutzdecker 6758,53/ 9632,17	Volldecker 3906,97/ 5769,28	10 070/ 13 000	8210 t/ 11 140 t	8,44 m/ 9,67 m	4 Mot. je 1800 PS	15,0 kn	12	49
	1. MS „Frieden“ 2. MS „Freundschaft“ 3. MS „Dresden“ 4. MS „Berlin“ 5. MS „Magdeburg“ 6. MS „Erfurt“ 7. MS „Leipzig“ 8. MS „Halle“ 9. MS „Schwerin“ 10. MS „Karl-Marx-Stadt“ 11. MS „Gera“ 12. MS „Halberstadt“										
13. MS „Thomas Müntzer“	133,70 m	16,54 m	5344,61	2960,57	9168	7939 t	7,78 m	1 Mot. mit 2100 PS	10,0 kn	-	34
14. MS „Steckenpferd“	133,97 m	16,55 m	5164,18	2980,03	9261	8032 t	7,78 m	1 Mot. mit 2100 PS	10,0 kn	-	34
15. DS „Ernst Moritz Arndt“	134,57 m	17,37 m	6996,30	4264,44	10 470	8360 t	8,45 m	1 Dampf- m. (OI) mit 2500 PS	10,0 kn	-	33
16. DS „Thälmann-Pionier“	105,70 m	14,44 m	2455,14	854,48	3947	3253 t	6,33 m	1 Dampf- m. (OI) mit 2450 PS	13,0 kn	-	32
17. DS „Wismar“	102,40 m	14,40 m	3268,92	1563,61	4465	3600 t	6,65 m	1 Dampf- m. (Kohle) mit 2450 PS	12,5 kn	4	34
18. DS „Rostock“	98,25 m	13,41 m	1838,00	910,00	3530	2859 t	5,90 m	1 Mot. mit 2550 PS	14,5 kn	2	26
	19. MS „Kap Arkona“ 20. MS „Stoltera“ 21. MS „Stubbenkammer“										
II. Küstenmotorschiffe											
	49,90 m	8,20 m	439,04	173,57	500	450 t	3,18 m	1 Mot. mit 400 PS	9,5 kn	-	11
	1. MS „Greifswald“ 2. MS „Zingst“ 3. MS „Barhöft“ 4. MS „Peenemünde“ 5. MS „Koserow“ 6. MS „Heringsdorf“ 7. MS „Graal-Müritz“ 8. MS „Ahrenshoop“ 9. MS „Prerow“ 10. MS „Kühlungsborn“										
	59,46 m	9,80 m	616,88	229,89	840	770 t	3,66 m	1 Mot. mit 550 PS	10,0 kn	-	15
	11. MS „Nordstern“ 12. MS „Arcturus“ 13. MS „Denebola“ 14. MS „Gemma“ 15. MS „Wega“ 16. MS „Atair“ 17. MS „Deneb“ 18. MS „Markab“ 19. MS „Sirrah“ 20. MS „Aldebaran“ 21. MS „Copella“ 22. MS „Bellatrix“ 23. MS „Malchin“ 24. MS „Poel“ 25. MS „Putbus“ 26. MS „Riems“ 27. MS „Rerik“ 28. MS „Stavenhagen“ 29. MS „Ueckermünde“ 30. MS „Vitte“ 31. MS „Vilm“ 32. MS „Waren“ 33. MS „Zinnowitz“										
34. MS „Albatros“	82,46 m	12,60 m	980,30/ 1768,57	420,26/ 978,08	1600/ 2755	1400/ 2334	4,26 m/ 5,75 m	1 Mot. mit 1365 PS	12,0 kn/ 11,5 kn	-	21
35. MS „Timmendorf“	47,95 m	8,40 m	415,24	198,07	475	430 t	2,50 m	1 Mot. mit 300 PS	8,0 kn	-	11



MS „Albatros“

Länge über alles: 82,46 m
Breite über alles: 12,60 m
tdw: 1600
Maschinenleistung: 1 Motor mit 1365 PS
Geschwindigkeit: 12 kn
Besatzung: 21



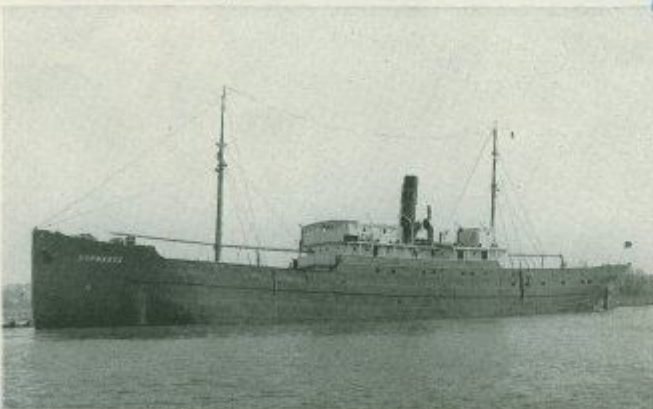
Küstenmotorschiff, Typ 500

Länge über alles: 49,90 m
Breite über alles: 8,20 m
tdw: 500
Maschinenleistung: 1 Motor mit 400 PS
Geschwindigkeit: 9,5 kn
Besatzung: 11



Küstenmotorschiff, Typ 840

Länge über alles: 59,46 m
Breite über alles: 9,80 m
tdw: 840
Maschinenleistung: 1 Motor mit 550 PS
Geschwindigkeit: 10 kn
Besatzung: 15



Dampfer „Vorwärts“

Baujahr: 1903
tdw: 1250
Das erste Schiff der Handelsflotte.
Jetzt schwimmender Pionierpalast

Schiffstyp	Länge über alles	Breite über alles	Vermessung BRT	NRT	tdw ¹ a. t.	Nutzlade- fähigkeit ²	Tiefgang	Maschinen- leistung	Geschwin- digkeit	Fahr- gäste	Be- satzung
III. Fracht- und Lehrschiffe											
1. MS „Heinrich Heine“ 2. MS „Theodor Körner“	140,15 m	18,75 m	7666,43	3643,57	8878	7300 t	8,05 m	1. Hauptm. mit 4500 PS	14,0 kn	—	168 m. Lehrl.
IV. Massengutfrachter											
	151,75 m	19,20 m	8608,15	4253,19	11 160	9370 t	8,32 m	1 Mot. mit 5850 PS	15,0 kn	—	39
	1. MS „Lübbenau“ 2. MS „Mansfeld“ 3. MS „Senftenberg“										
V. Tankschiffe											
	145,50 m	19,20 m	7874,73	4700,63	11 500	10 200 t	8,50 m	2 Mot. je 2000 PS	12,0 kn	—	39
	1. MT „Leuna I“ 2. MT „Leuna II“ 3. MT „Böhlen“ 4. MT „Zeitz“ 5. MT „Schwedt“										
6. MT „Schwarzheide“	151,26 m	18,90 m	8509,96	5286,37	13 625	12 253 t	8,29 m	1 Mot. mit 4500 PS	14,0 kn	—	39
7. MT „Lützkendorf“	151,26 m	18,90 m	8362,76	5491,55	13 574	12 200 t	8,29 m	1 Mot. mit 4500 PS	14,0 kn	—	39
8. MT „Rositz“	62,69 m	8,86 m	790,65	321,38	1024	950 t	4,14 m	1 Mot. mit 900 PS	10,5 kn	—	19
VI. Frachtschiffe											
1. MS „Fritz Reuter“ 2. MS „John Brinckman“	109,60 m	15,82 m	4908,00	2760,00	3037	1100 t Bananen	6,45 m	2 Mot. insges. 5200 PS	16,0 kn	8	42
VII. Urlauberschiffe											
1. MS „Fritz Heckert“	141,17 m	17,60 m	8115,33	3646,08	—	—	5,57 m	2 Mot. 2 Gasturb., insges. 10200 PS	19,0 kn	379	178
2. MS „Völkerfreundschaft“	160,07 m	21,06 m	12 387,54	6447,85	—	—	7,54 m	2 Mot. insges. 12000 PS	19,0 kn	560	220

1) tdw a. t., tons dead weight all told, ist die Tragfähigkeit des Schiffes bei Sommerfreibord. Diese Größe ist unveränderlich und schließt Ladung, Besatzung, Ausrüstung, Treibstoff u. a. ein.

2) Nutzladefähigkeit, die Fähigkeit des Schiffes zur Aufnahme von Ladung, in Tonnen ausgedrückt. Dieser Wert berücksichtigt die Ausrüstung nicht und ist deshalb variabel, weil der Umfang der Ausrüstung u. a. vom Einsatzgebiet abhängt.



Im Funkraum



Beim Festmachen







Freizeitgestaltung an Bord
und an Land



1. Mai 1961 in Havanna



Unsere Seeleute helfen
in Kuba bei der
Zuckerrohrernte

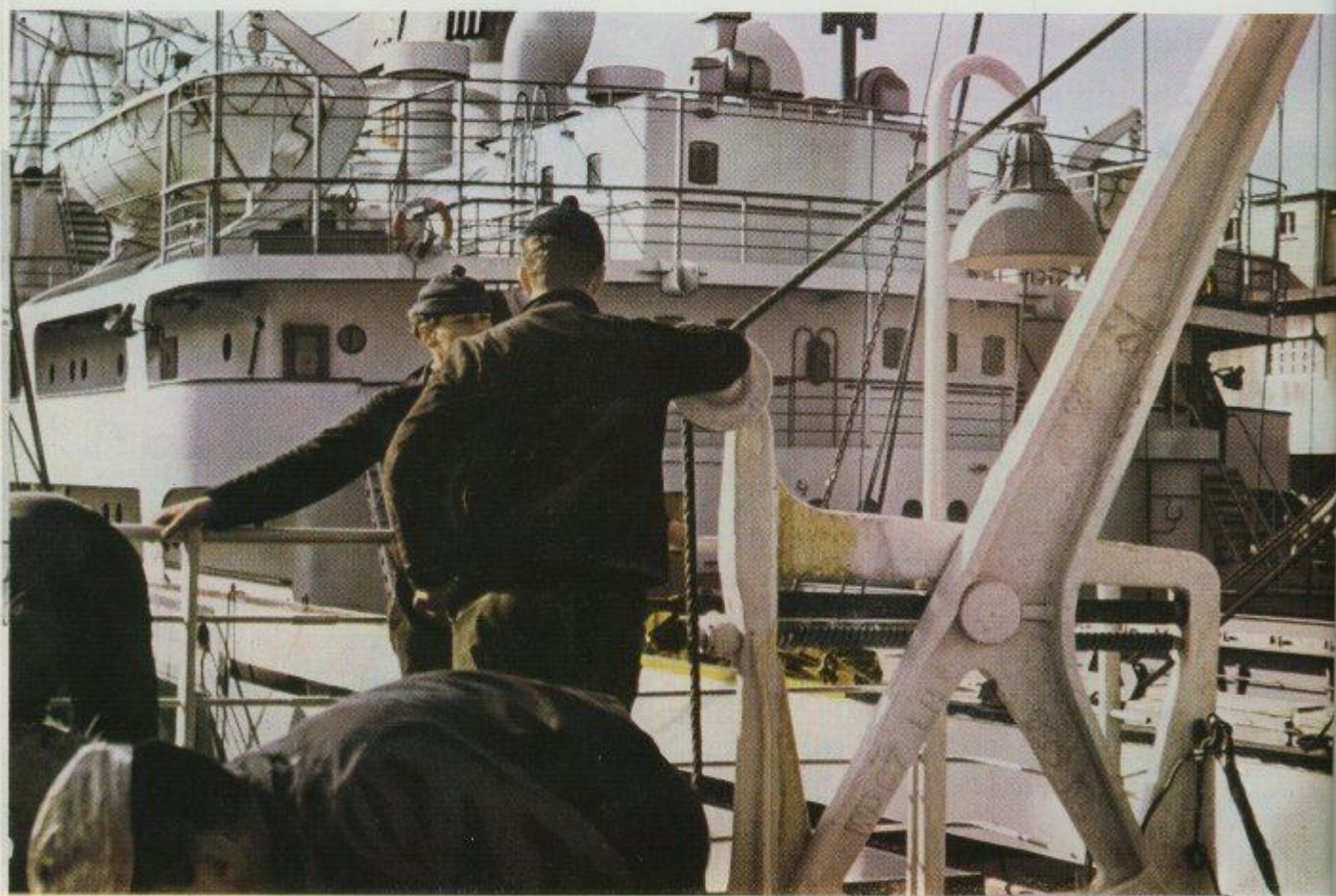


Freundschaftstreffen
mit Jungen Pionieren
Ghanas

Nächtliche Hafенatmosphäre



FOTO: SCHRAMM



PHOTOGRAPHY

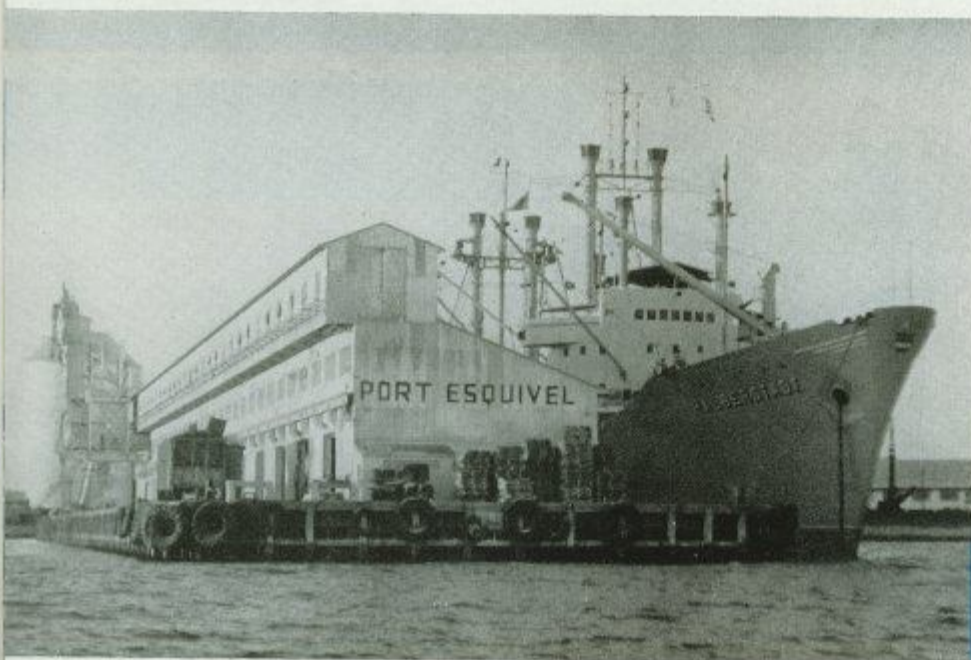
FOTO: SCHRAMM



Im Hafen von Rio



Apfelsinenladen auf Reede vor Ghaza



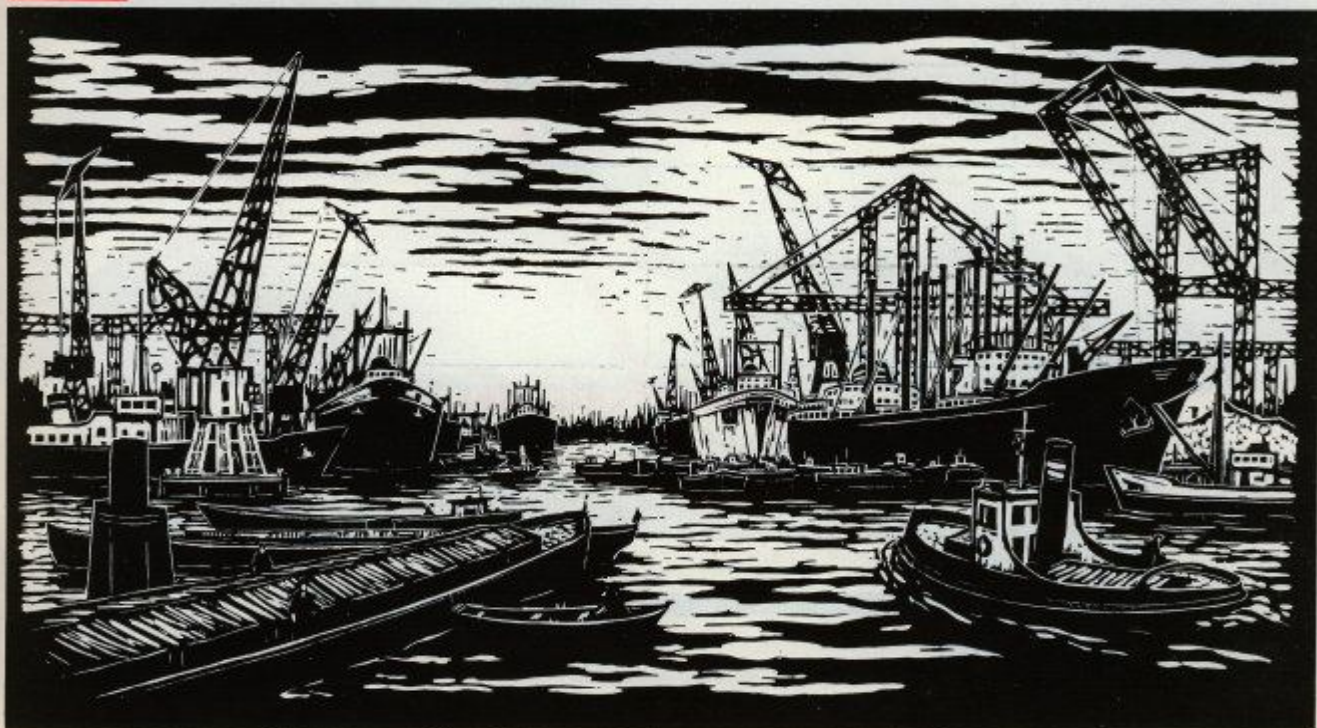
In Jamaica



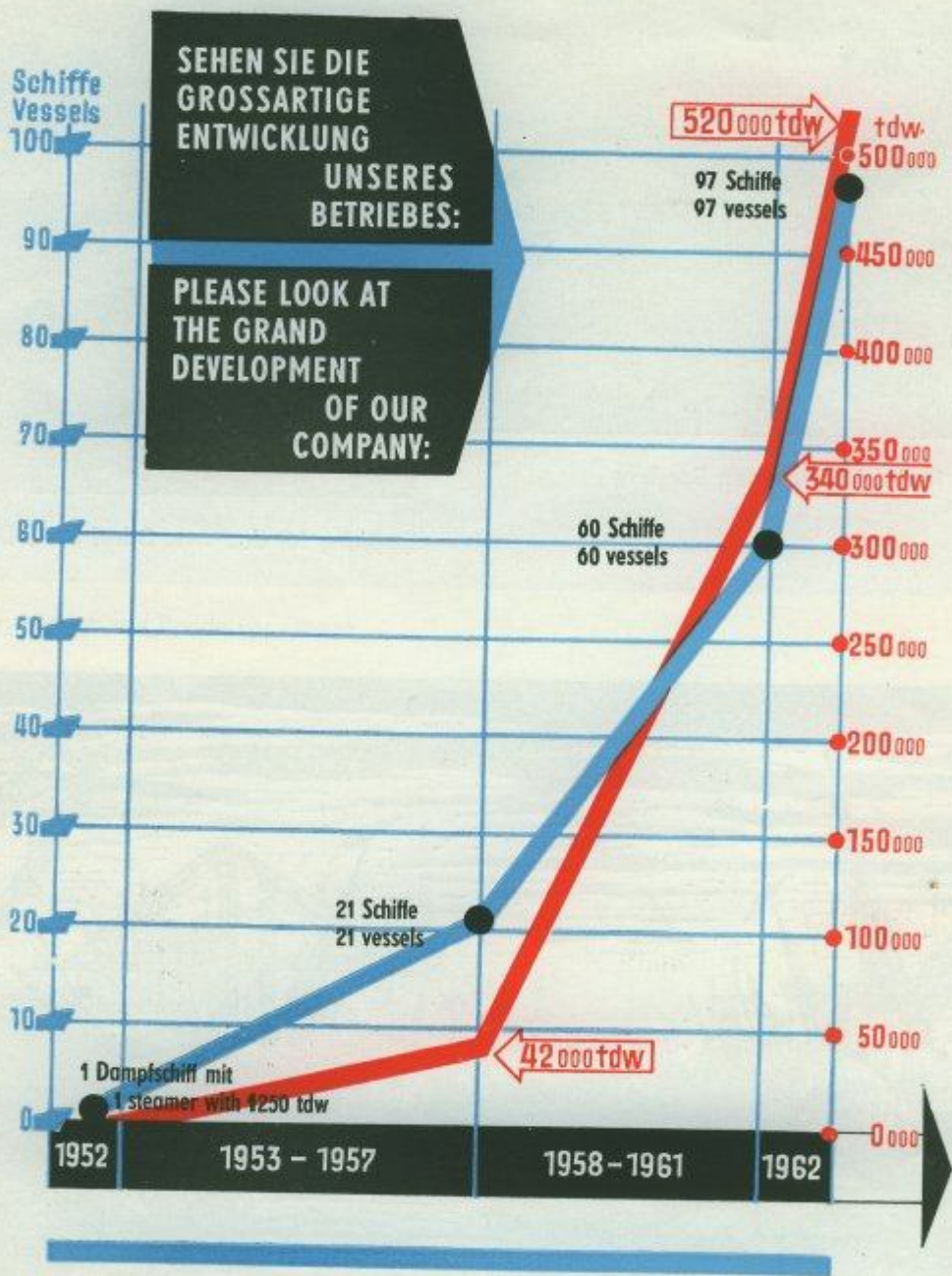
In der Schleuse von Bombay



Empfang für das erste Schiff der DDR in Bombay

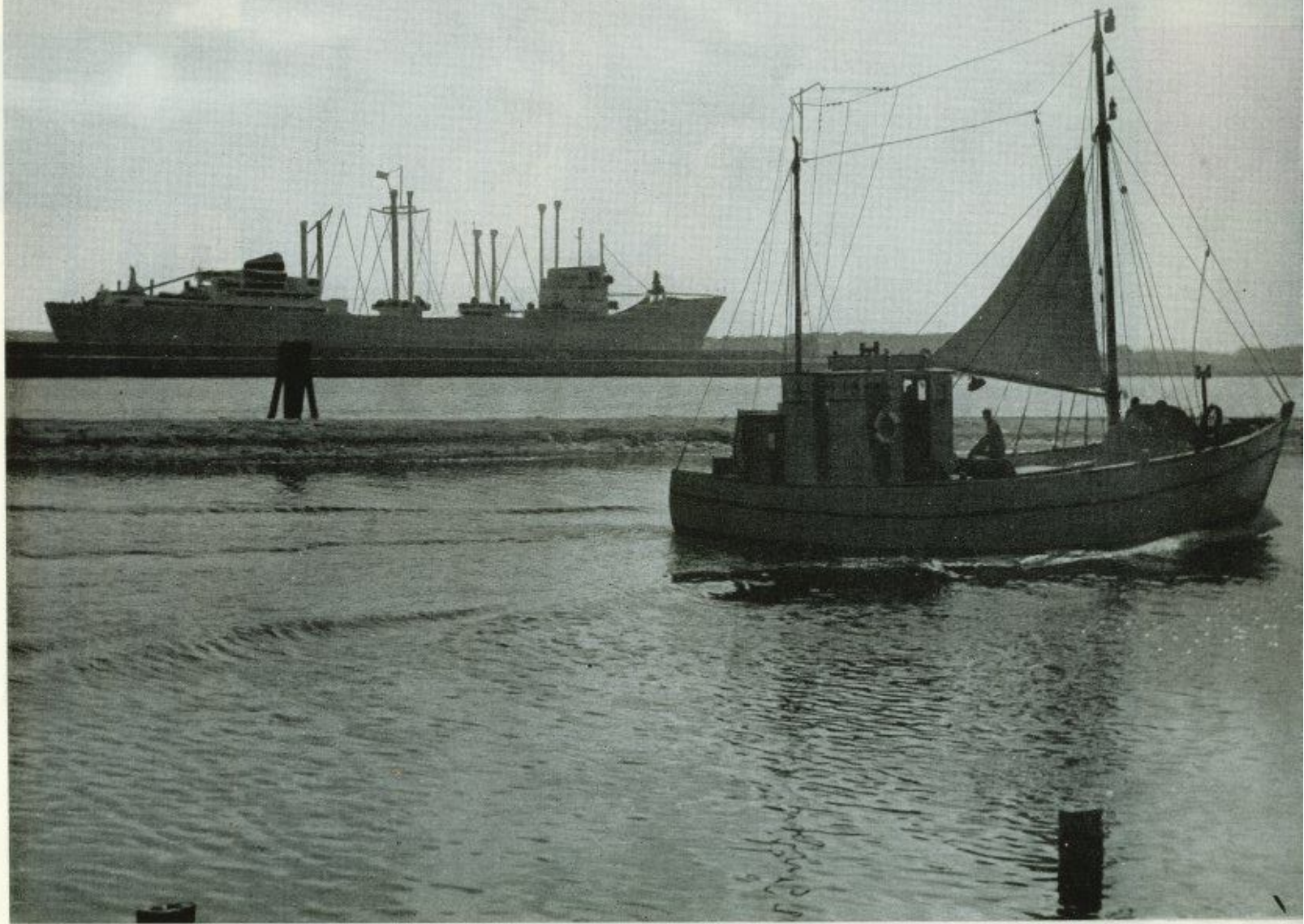


Im Hafen von Antwerpen





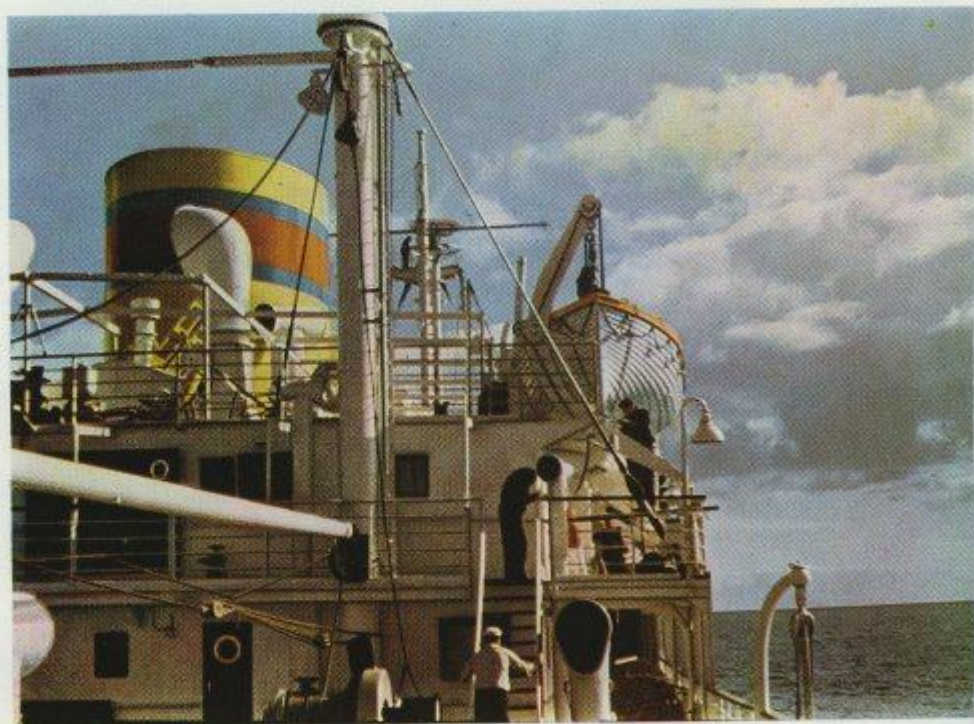
Auf großer Fahrt



An der Mole von Warnemünde

Auf großer Fahrt

FOTO: GROSS



MS „Völkerfreundschaft“

FOTO: SCHRAMM



Südamerikanische Landschaft

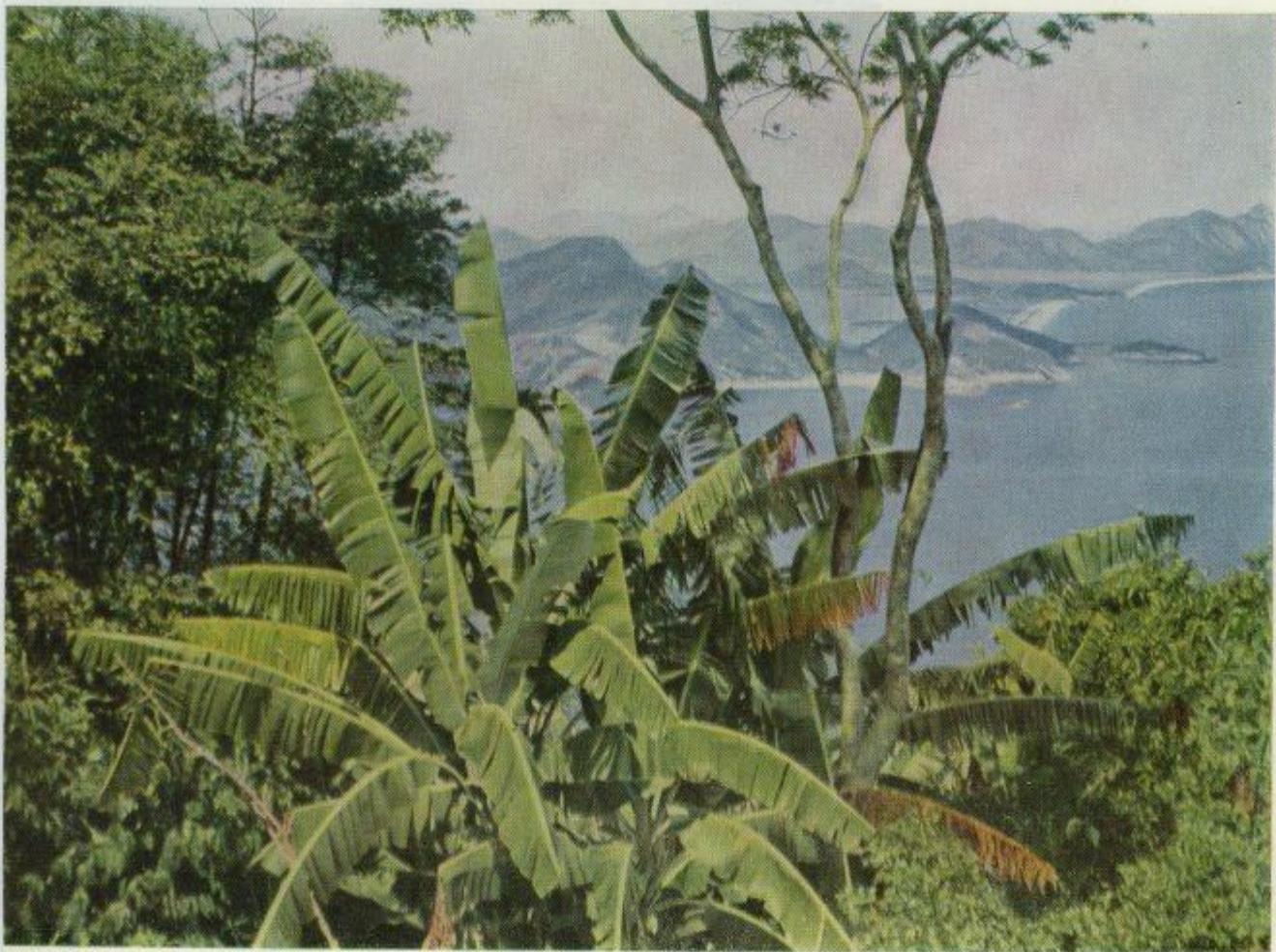


FOTO: FOTOZIRKEL MS „FREUNDSCHAFT“

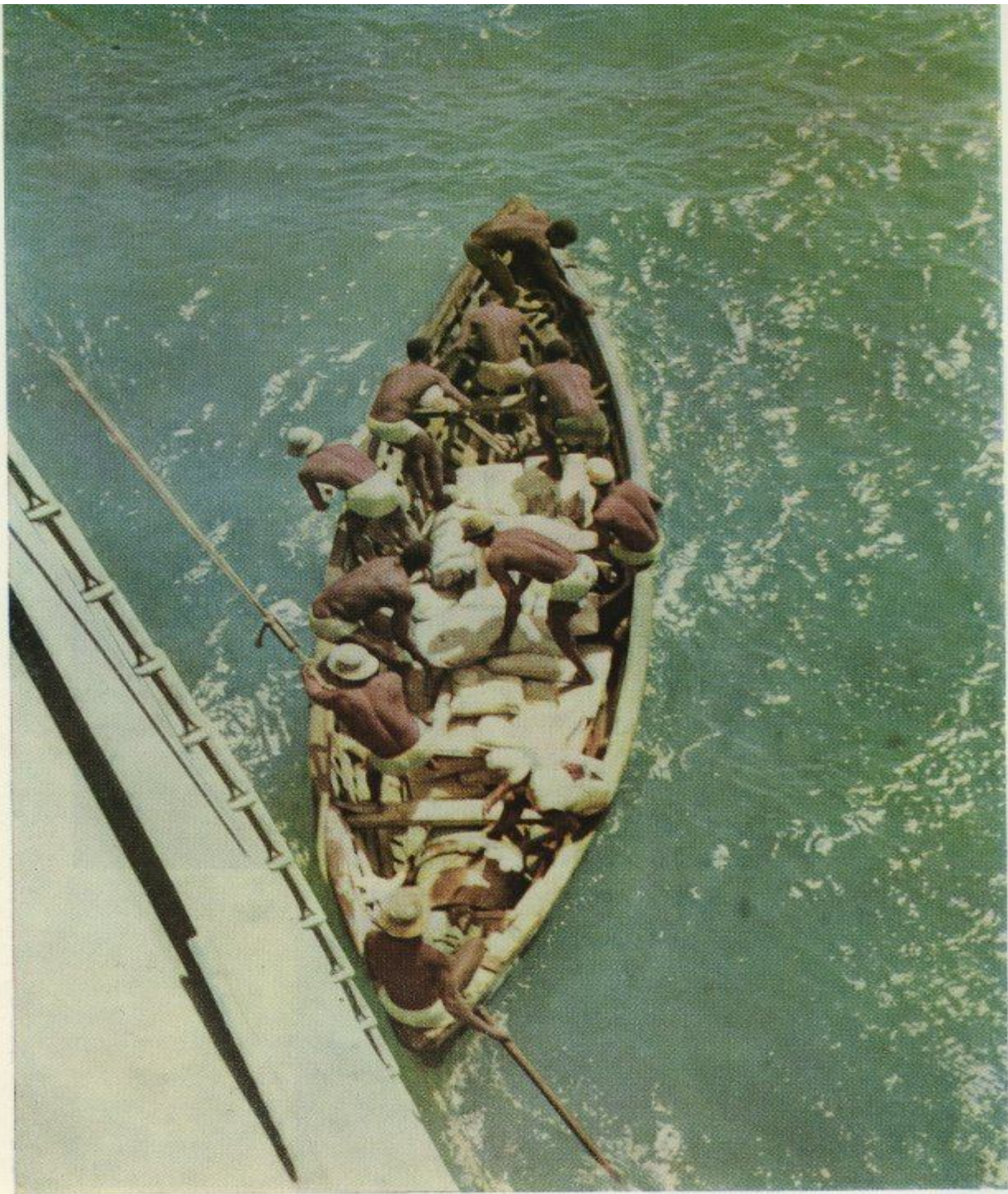


FOTO: FOTOZIRKEL MS „STECKENPFERD“

Afrikanische Brandungsboote

Gibraltar

FOTO: GROSS



MS „Theodor Körner“

FOTO: KRÜGER

Sonderdruck der Betriebszeitung „Voll voraus“

Herausgeber: Politabteilung des VEB Deutsche Seereederei Rostock

Fotos: Fotozirkel auf den Schiffen (40), Hein Wenzel (5), Levermann-Westerholz (4), Schäfer (8)

Federzeichnungen: Hermann Raum (3) Linolschnitt: Helmut Maletzke

Gestaltung, Typografie und Druck: Ostsee-Druck, Rostock

Redaktion: Alfred Sendowski

= Nasc =

