

Beiträge  
zur Geschichte  
der  
Seeverkehrswirtschaft  
der DDR



**25 Jahre Handelsflotte**  
der Deutschen Demokratischen Republik

Bilanz in Fakten und Zahlen

**7**

07/✓

# 25 JAHRE HANDELSFLOTTE

DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN  
REPUBLIK

Bilanz in Fakten und Zahlen



VEB DEUTFRACHT/SEEREEDEREI  
ROSTOCK

**N**un richten wir den Blick weiter nach vorn. Gestützt auf das Erreichte, wenden wir uns auf unserem IX. Parteitag neuen, höheren Aufgaben zu. Die Sozialistische Einheitspartei Deutschlands stellt sich das Ziel, in der Deutschen Demokratischen Republik weiterhin die entwickelte sozialistische Gesellschaft zu gestalten und so grundlegende Voraussetzungen für den allmählichen Übergang zum Kommunismus zu schaffen.

Erich Honecker auf dem IX. Parteitag der SED



Der Dampfer „Vorwärts“ wird im Stadthafen Rostock für die erste Reise nach Ventspils ausgerüstet

## Es begann mit dem Dampfer „Vorwärts“

Nach der Gründung der Deutschen Demokratischen Republik entwickelte sich in raschem Tempo die Volkswirtschaft und mit ihr der Außenhandel. Der seewärtige Gütertransportbedarf nahm stetig zu. Im Bericht an den III. Parteitag der SED im Jahre 1950 wurde dazu folgende Orientierung gegeben:

„Von großer Bedeutung für die Weiterentwicklung unseres Außenhandels ist die Schaffung einer neuen Hochseehandelsflotte der Deutschen Demokratischen Republik.“

Wie war die Situation damals?

Das einzige nach Kriegsende an unserer Küste verbliebene Seefrachtschiff war ein alter Dampfer namens „Grete Cords“, ein Veteran aus dem Jahre 1903.

Dieses Schiff wurde im Auftrage der Regierung der DDR von den Werftarbeitern der damaligen Reparaturwerft Stralsund grundüberholt und instandgesetzt.



Am 13. Oktober 1950, dem „Tag der Aktivisten“, war das Werk vollbracht. Unter dem Beifall der Werftarbeiter taufte der Außenhandelsminister Georg Handke das 1 250 tdw große Schiff auf den zukunftsweisenden Namen „Vorwärts“ und übergab es seiner Bestimmung mit den Worten:

„Die Indienststellung unseres ersten Handelsschiffes ist symbolisch für den zielbewußten Aufbau in der Republik.“

Der Dampfer „Vorwärts“ wurde zunächst durch die ehemalige Deutsche Schifffahrts- und Umschlagszentrale (DSU) bereedert, die ihren Sitz in Stralsund hatte.

Unter dem Kommando von Kapitän Willy Beykirch trat dann der Dampfer „Vorwärts“, beladen mit Stückgütern, am 4. November 1950 seine erste Reise im Dienste der DDR vom Stadthafen Rostock zum sowjetischen Hafen Ventspils an.

Bis zur Außerdienststellung im Jahre 1954 führte dieser Dampfer insgesamt 105 Ladungsreisen für unsere junge Republik durch.



## Der VEB Deutsche Seereederei entsteht

Im Ministerialblatt der DDR Nr. 39 des Jahrgangs 1952 wird kurz und schlicht die „Anordnung über die Errichtung des VEB Deutsche Seereederei“ mit Wirkung vom 1. Juli 1952 verkündet. Sie ist die Geburtsurkunde unserer sozialistischen Handelsflotte. Die vom III. Parteitag der SED gegebene Orientierung wurde mit dem ersten Fünfjahrplan der DDR Realität.

Der Dampfer „Vorwärts“ blieb nicht mehr lange das einzige Handelsschiff der DDR. Tatkräftig und von Anfang an unterstützte uns die Sowjetunion. Sie übergab der DDR 1954 zwei Schiffe aus einer Serie, die die Neptunwerft Rostock im Auftrage der UdSSR baute. Das waren die 4 500-tdw-Dampfer „Rostock“ und „Wismar“.

Wie seinerzeit der Dampfer „Vorwärts“, fuhren diese Schiffe auf ihren Jungferntouren in die Häfen der befreundeten Sowjetunion. Mit seiner zweiten Reise nahm 1954 der Dampfer „Rostock“ als erstes Handelsschiff der DDR Kurs auf Alexandria. Er eröffnete damit für die DSR den Levantedienst.

Unsere junge Handelsflotte wuchs Ende 1955 auf 9 Frachter mit insgesamt 13 345 tdw an. Darunter befanden sich ein 1 350-tdw-Schiff von der Mathias-Thesen-Werft und die ersten sechs 500-tdw-Küstenmotorschiffe von der Peenewerft Wolgast.

139

# MINISTERIALBLATT

der

## Deutschen Demokratischen Republik

1952

Berlin, den 29. August 1952

Nr. 39

Tag	Inhalt	Seite
20. 8. 52	Statut der dem Ministerium für Post- und Fernmeldewesen unterstellten volkseigenen Industriebetriebe .....	139
21. 8. 52	Anordnung über die Errichtung des VEB Deutsche Seereederei .....	140
21. 8. 52	Seeverordnung für die örtlichen Organe der Staatsverwaltung .....	141

### Anordnung über die Errichtung des VEB Deutsche Seereederei. Vom 21. August 1952

Mit Zustimmung des Ministerrates wird folgendes angeordnet:

#### § 1

(1) Mit Wirkung vom 1. Juli 1952 wird der Volkseigene Betrieb (VEB) „Deutsche Seereederei“ mit dem Sitz in Rostock gegründet.

(2) Die Deutsche Seereederei ist ein volkseigener Betrieb im Sinne des § 1 der Verordnung vom 20. März 1952 über Maßnahmen zur Einführung des Prinzips der wirtschaftlichen Rechnungsführung in den Betrieben der volkseigenen Wirtschaft (GBI. S. 225).

#### § 2

Die Deutsche Seereederei ist der Generaldirektion Schiffahrt unterstellt.

#### § 3

(1) Der Deutschen Seereederei werden auf Vorschlag der Generaldirektion Schiffahrt durch das Ministerium des Innern der erforderliche Fonds für Anlagen und durch das Ministerium der Finanzen der erforderliche Fonds für Umlaufmittel übertragen.

(2) Die Deutsche Seereederei hat zum 1. Juli 1952 eine Eröffnungsbilanz aufzustellen.

#### § 4

Die der Deutschen Seereederei als Rechtsträger übertragenen Schiffe sind in das Seeschiffsregister als „Eigentum des Volkes“ mit dem Zusatz „Rechtsträger VEB Deutsche Seereederei“ einzutragen.

#### § 5

(1) Die Aufgaben der Deutschen Seereederei sind:

- a) Einsatz und Betrieb der volkseigenen Seehandels- und Fahrgastschiffe.
- b) Verwirklichung der in den Volkswirtschaftsplänen im Rahmen ihrer Aufgaben vorgesehenen Investitionsvorhaben als Investitionsträger einschl. der Bauüberwachung.
- c) Heranziehung und Ausbildung des seemannischen Nachwuchses; hierbei sind die von der Generaldirektion Schiffahrt auf diesem Gebiet eingeleiteten Maßnahmen zu übernehmen und fortzuführen.

(2) Das Nähere bestimmt das Statut, das vom Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern erlassen wird.

#### § 6

Zur Durchführung ihrer Aufgaben ist die Deutsche Seereederei berechtigt:

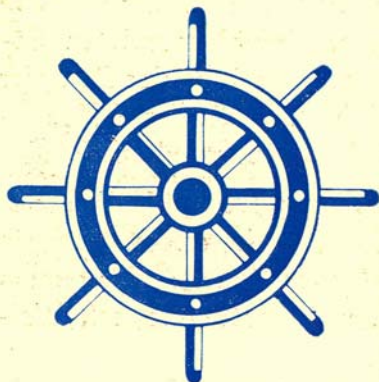
- a) mit Einwilligung der Generaldirektion Schiffahrt Zweigstellen innerhalb der Deutschen Demokratischen Republik zu errichten;
- b) mit Einwilligung des Ministeriums für Verkehr und im Einvernehmen mit dem Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten Zweigstellen außerhalb der Deutschen Demokratischen Republik zu errichten.

#### § 7

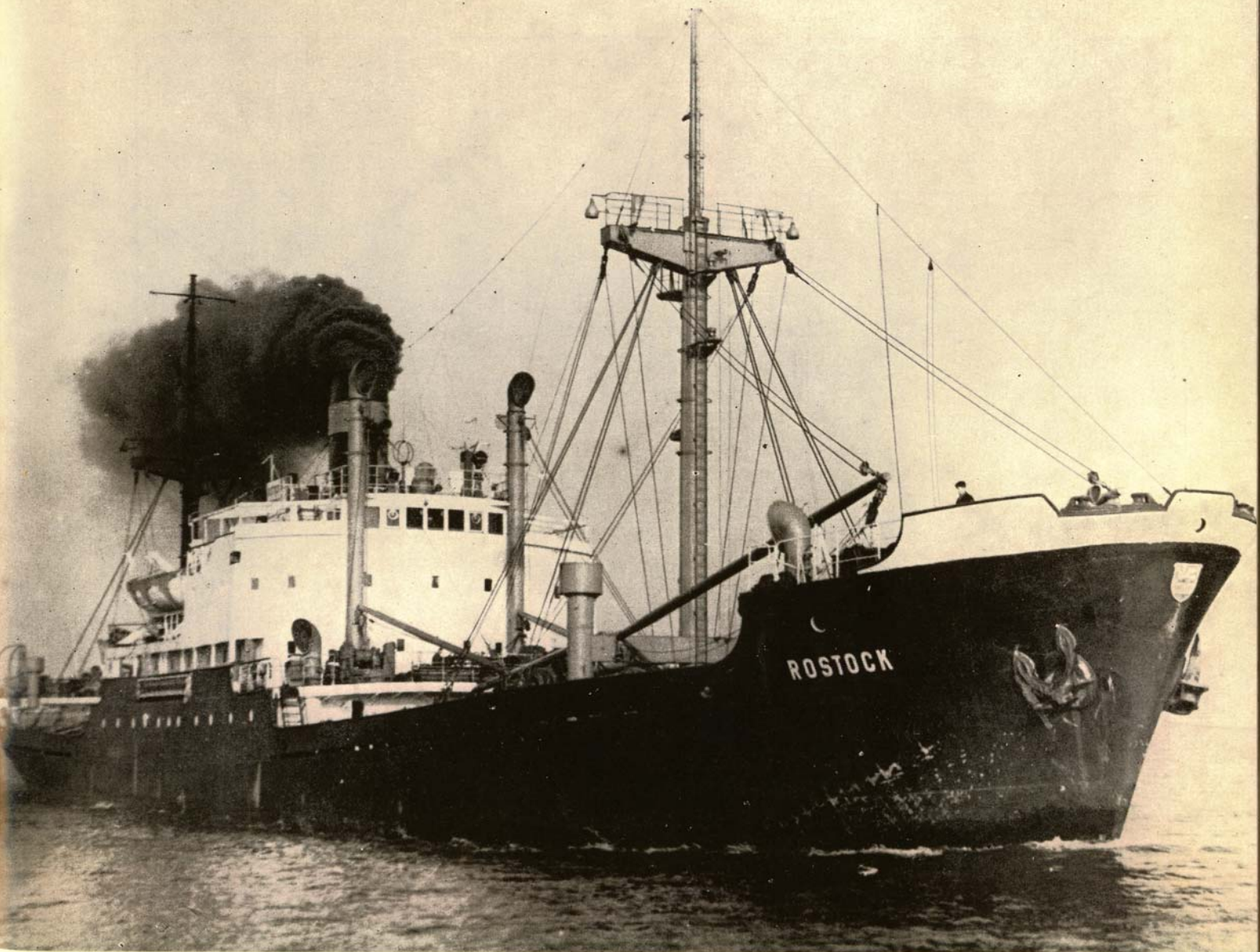
Diese Anordnung tritt mit ihrer Verkündung in Kraft.

Berlin, den 21. August 1952

Ministerium für Verkehr  
I. V.: Wächter  
Staatssekretär







Aus dem Mittelmeer kommend läuft der Dampfer  
„Rostock“ den Hafen Wismar an

## Initiativschiff „Thälmann-Pionier“

Nach einem erneuten Umbau wurde der Dampfer „Vorwärts“ am 15. Mai 1955 der Pionierorganisation „Ernst Thälmann“ übergeben. Seitdem dient er als schwimmender Klub der Arbeitsgemeinschaft „Junge Matrosen“. Das 2. Pioniertreffen in Dresden beschloß darauf, zum Bau eines neuen Handelsschiffes beizutragen. Durch die hervorragende Initiative der Pionierorganisation wurden dafür in kurzer Zeit 38 500 Tonnen Eisenschrott, 650 Tonnen Buntmetall, 300 Tonnen Altpapier gesammelt und 1,5 Millionen Mark bereitgestellt. Die Schiffbauer der Neptunwerft übergaben dieses 3 947 tdw große Schiff 15 Tage vorfristig am 15. März 1957 an den VEB Deutsche Seereederei. Es erhielt den ehrenvollen Namen „Thälmann-Pionier“.



Der Dampfer „Thälmann-Pionier“  
passiert die Mole von Warnemünde



## Der Weg zur sozialistischen Großreederei

Immer mächtiger wurden die Güterströme zwischen den Häfen der DDR und der UdSSR sowie den Ländern Asiens, Afrikas, Mittel- und Südamerikas. Der Bedarf an Schiffsraum wuchs schnell an. Der größte Teil unserer Schiffstonnage entstand auf den Hellingen der DDR-Werften. Zu Ehren der Volkswahlen übergaben die Werktätigen der Warnowwerft dem VEB DSR im Juni 1957 MS „Frieden“, das erste Schiff einer Bauserie von zwölf Überseegroßfrachtern.

Es wurde weiter notwendig, zusätzlich Schiffsraum aus dem Ausland anzukaufen. Die Werktätigen des VEB „Steckenpferd“ Radebeul riefen die Betriebe der Republik auf, dies durch überplanmäßigen Export zu ermöglichen. Das Ergebnis war eine „Steckenpferd-Flotte“ von 7 Frachtern und das Urlauberschiff „Völkerfreundschaft“.

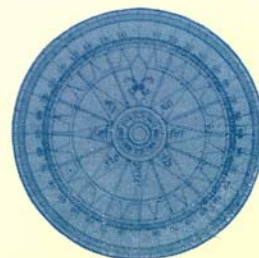
Mit dem Bau des Überseehafens Rostock erhielt unsere Handelsflotte einen neuen leistungsfähigen Heimathafen. Am Vorabend des 1. Mai 1960 löschte hier als erster Stückgutfrachter MS „Schwerin“ seine Ladung. Knapp 4 Jahre danach stellte der VEB DSR mit dem Linienfrachter „Wilhelm Florin“ das 100. Schiff in Dienst.

Der VII. Parteitag der SED im Jahre 1966 orientierte auf die weitere Vervollkommnung der sozialistischen Gesellschaftsordnung in der DDR und stellte höhere Ziele im Transport und Umschlag von Außenhandelsgütern. Es galt im neuen Fünfjahrplan die Flottenkapazität zu verdoppeln.

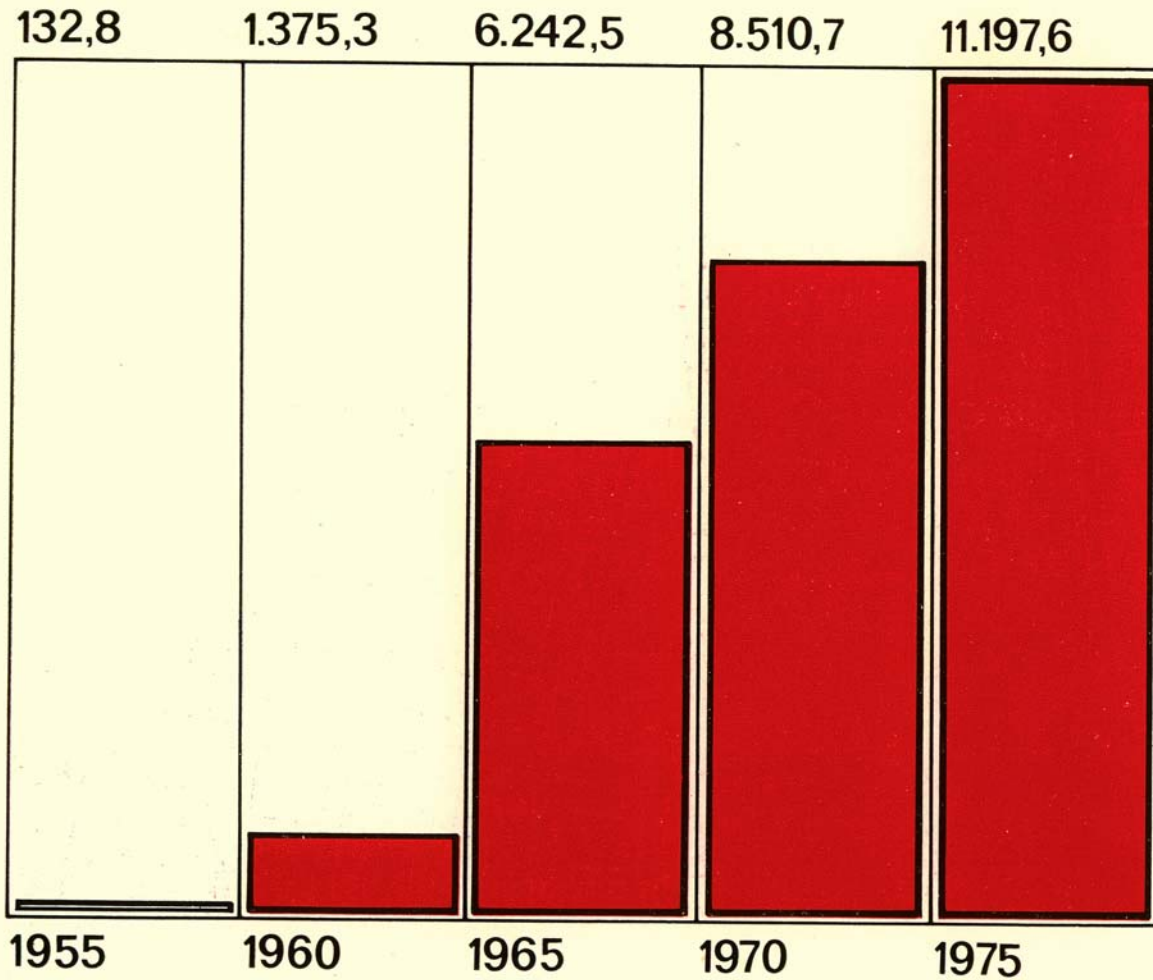
Diese Entwicklung setzte sich nach dem VIII. Parteitag der SED fort. In der Fünfjahrplanperiode 1971 bis 1975 wurden unserer Handelsflotte 43 Schiffe neu zugeführt. Der Bestand stieg in diesem Zeitraum von 175 Frachtern mit 1,3 Millionen tdw auf 198 Frachter mit 1,8 Millionen tdw. Es waren 138 Stückgutschiffe, 9 Containerschiffe, 3 Holz-Containerschiffe, 6 Holzfrachter, 2 Ro-Ro-Schiffe, 8 Kühlschiffe, 17 Massengutschiffe, 3 Erz/Ölfrachter und 12 Tanker. Damit hatte sich unser Schiffahrtsbetrieb zu einer leistungsfähigen Universalreederei entwickelt.

In Verbindung mit dem Ausbau und der Modernisierung unserer Handelsflotte verdoppelte sich der Wert der Grundfonds im Zeitraum 1965 bis 1975. Er stieg auf rund 398 TM je Mitarbeiter der Flotte an.

Heute befahren die Seeleute unserer Handelsflotte unter der Flagge des ersten deutschen Arbeiter-und-Bauern-Staates alle Weltmeere und künden als Botschafter des Friedens und Fortschritts vom Wachsen und Gedeihen des realen Sozialismus in der DDR.



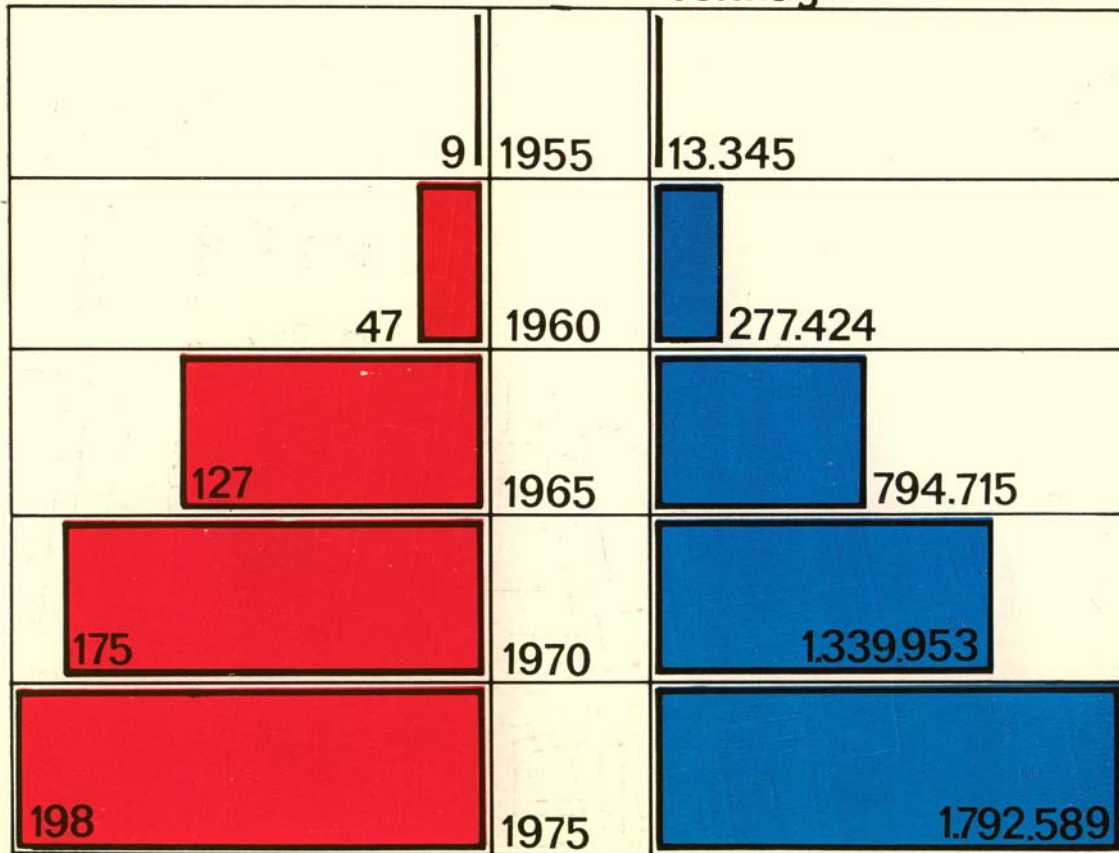
## Entwicklung des Gütertransports der Handelsflotte der DDR in kt



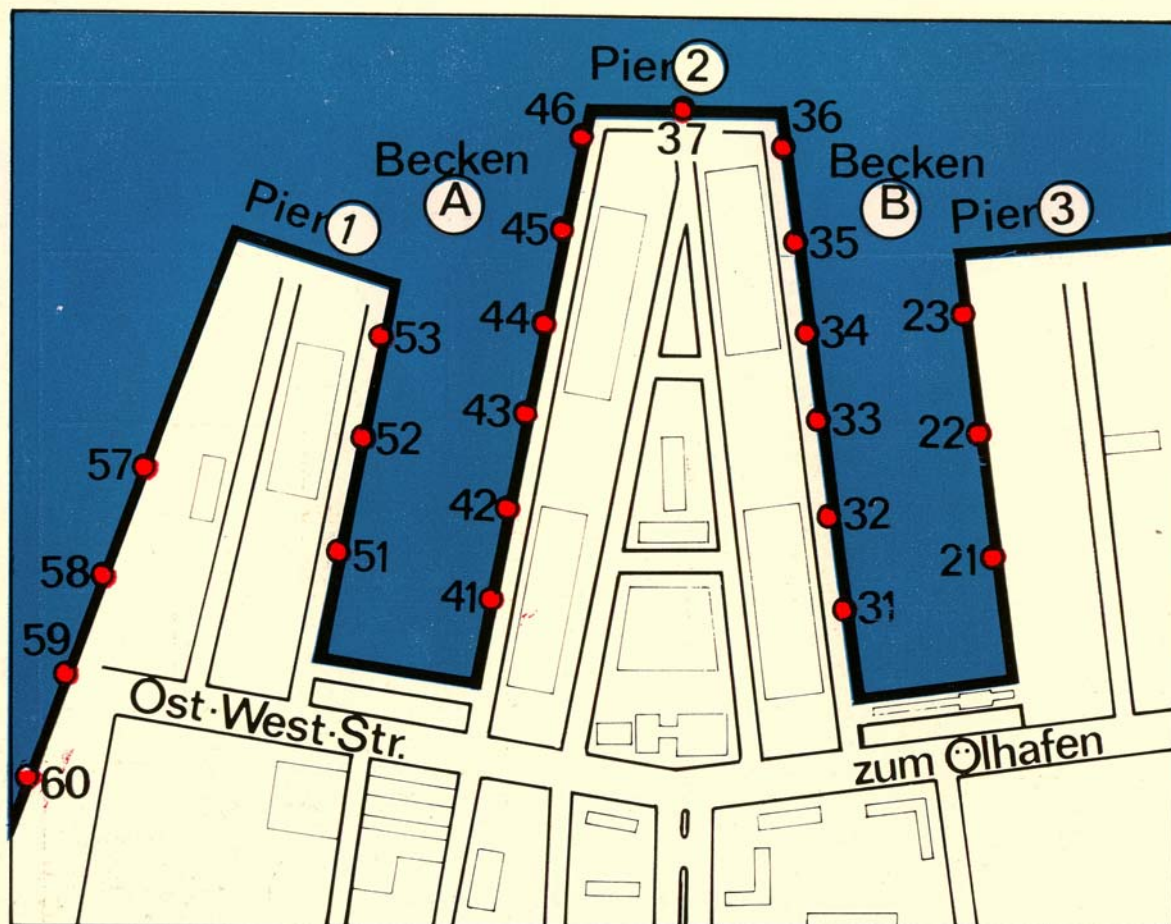
## Entwicklung der Handelsflotte der DDR

Schiffe

Tonnage tdw



# VEB Seehafen Rostock

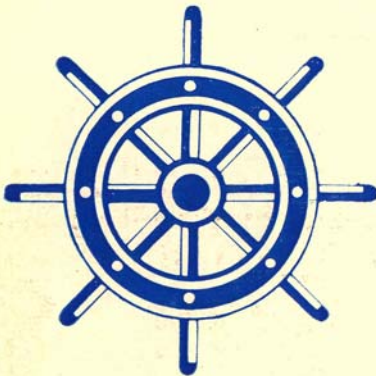




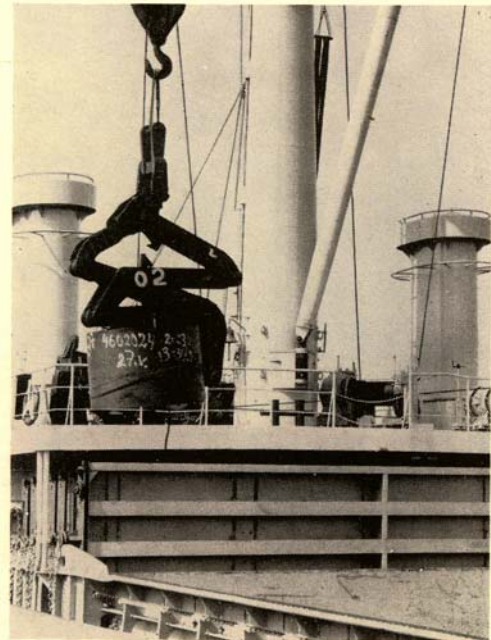




Als 150. Schiff des VEB DSR wurde der Stückgutfrachter „Mathias Thesen“ in Dienst gestellt



Metall aus der Sowjetunion wird im Überseehafen Rostock umgeschlagen



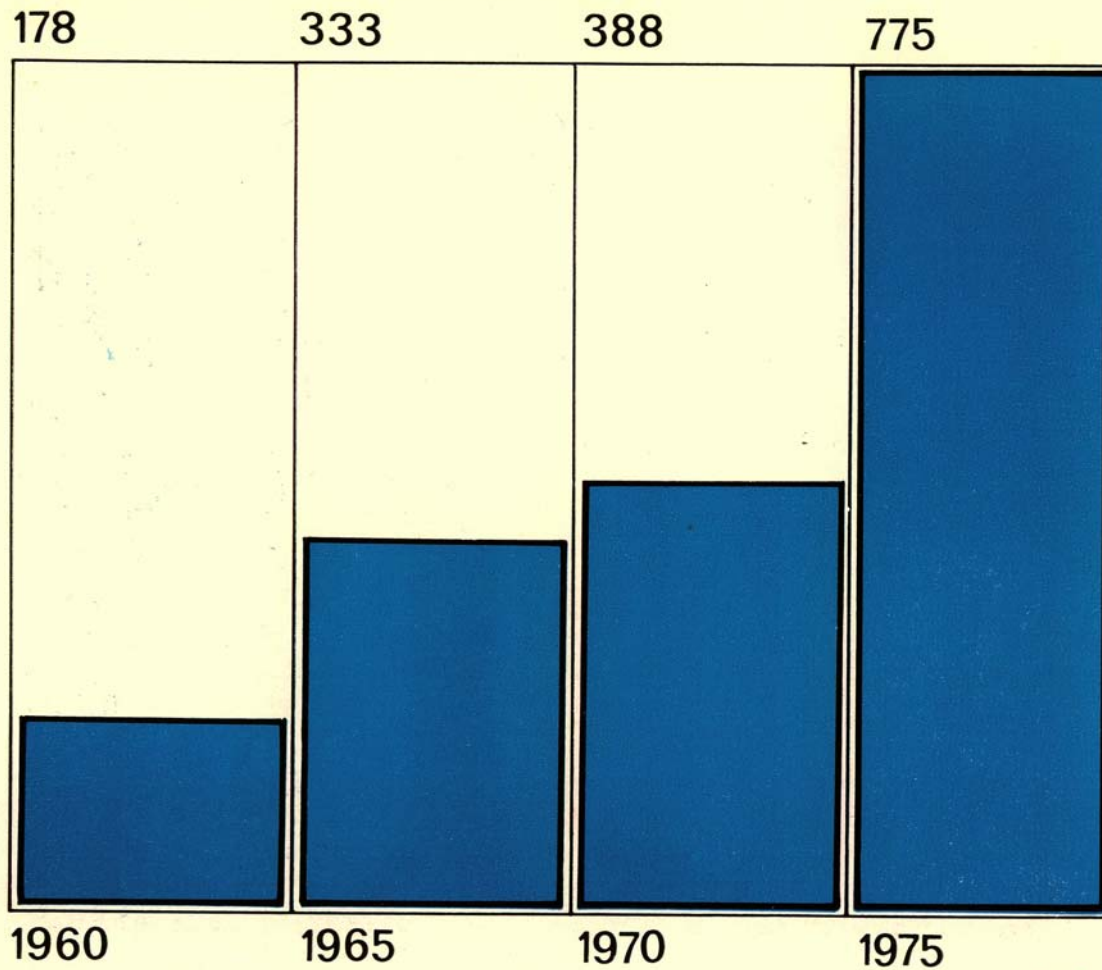
MS „Theodor Körner“ gehört zu  
den 8 schnellen Kühlschiffen  
unserer Handelsflotte



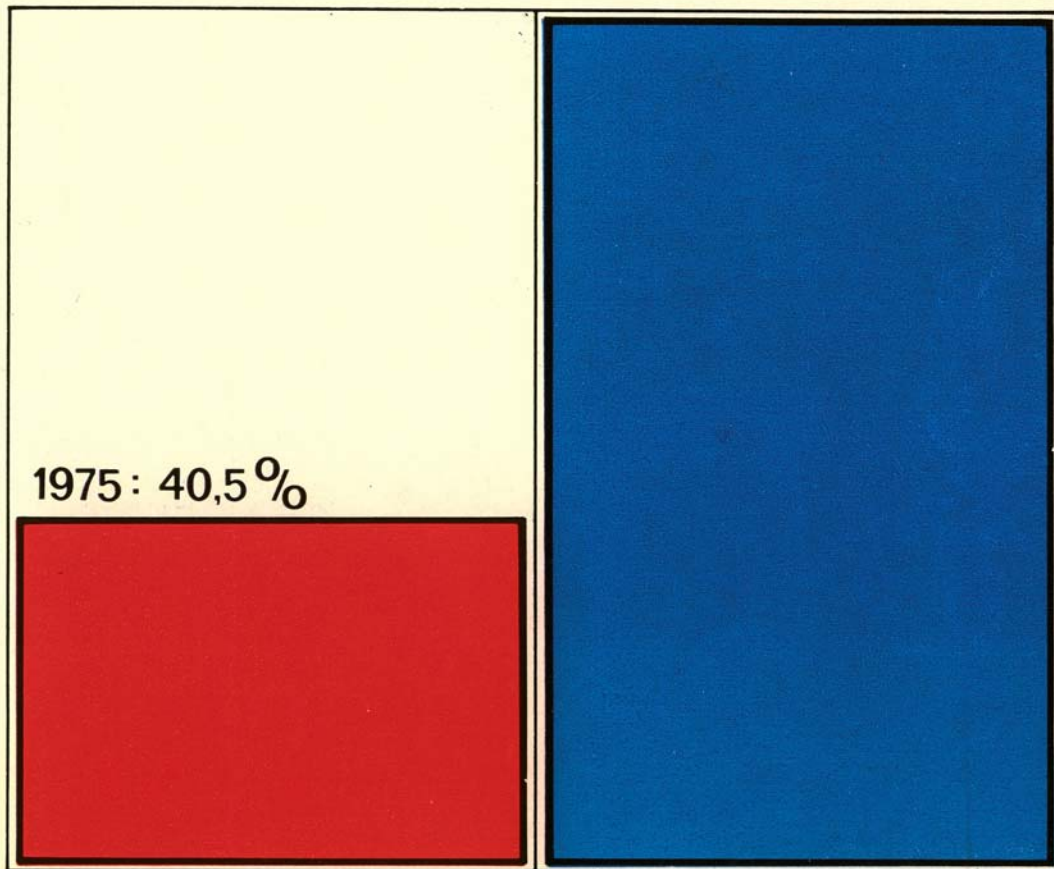
Fruchtumschlag im Überseehafen  
Rostock



**Abgefertigte Schiffe der UdSSR  
im VEB Seehafen Rostock 1975**



Anteil der Außenhandelsgüter DDR-UdSSR  
am Gesamtumschlag im VEB Seehafen Rostock

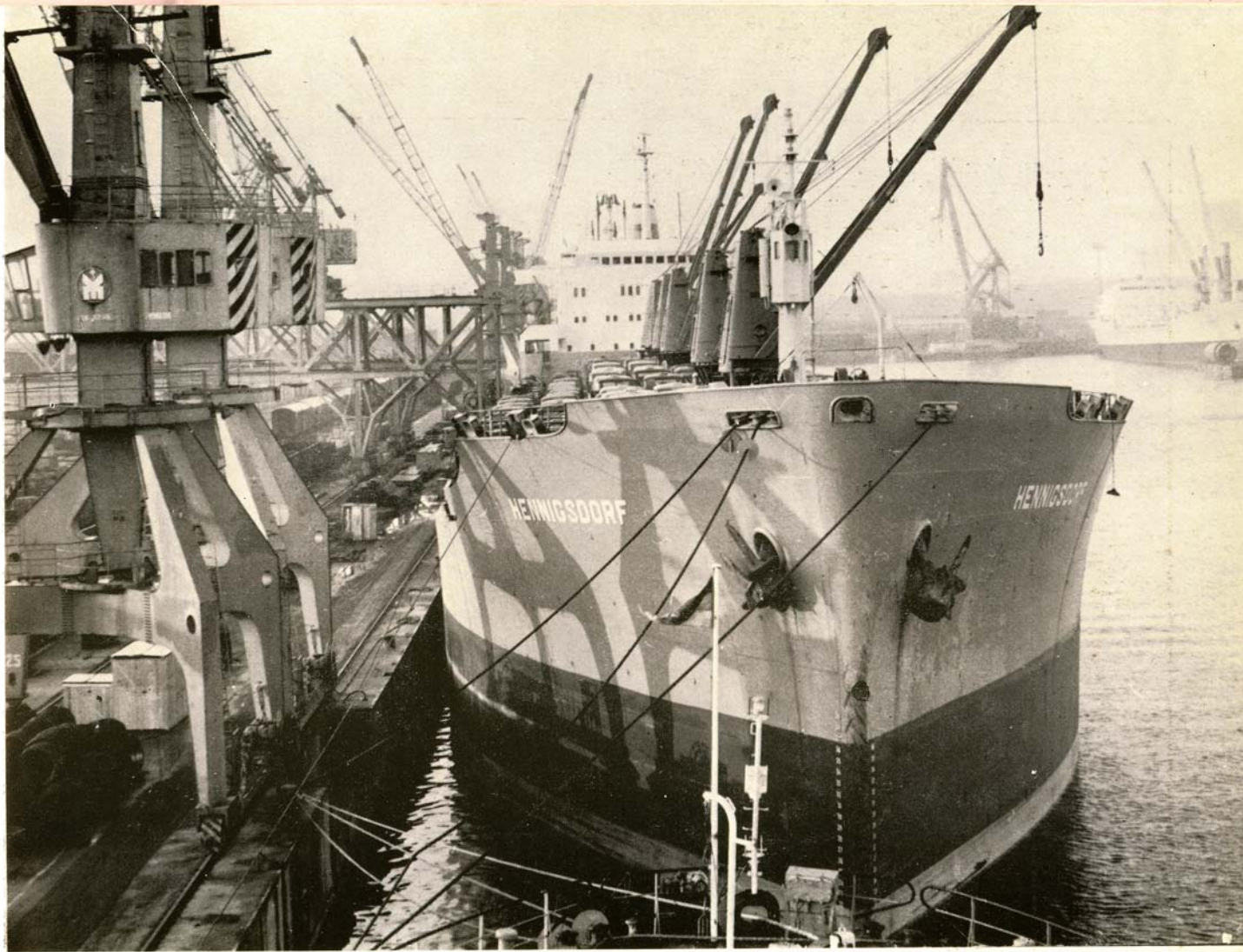


Anteil

Gesamtumschlag



Unser derzeit größter Tanker  
ist MT „Heinersdorf“  
mit 88 399 tdw



Mit 38 070 tdw gehört MS  
„Hennigsdorf“ zu den großen  
Schiffen unserer Massengutflotte



Das Passagierschiff MS „Völkerfreundschaft“ verläßt  
mit Schlepperhilfe den Hafen

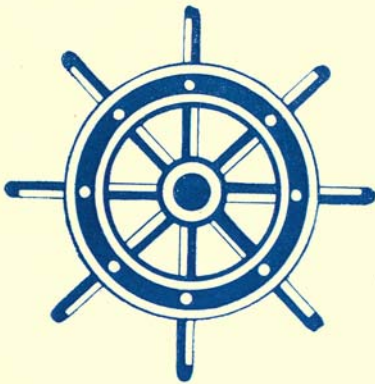




**D**er Weg der Intensivierung  
ist mehr als nur eine  
ökonomische Aufgabenstellung.  
Er ist ein Faktor unseres gesamten  
gesellschaftlichen Voranschreitens.

Erich Honecker auf dem IX. Parteitag der SED

## Der Schritt zur Intensivierung



Ende der sechziger Jahre verstärkt sich der Trend zur Intensivierung in unserer Handelsflotte. In der Spezialschiffahrt kommen Großschiffe zum Einsatz. Darunter befinden sich beispielsweise der 88 399-tdw-Tanker „Heinersdorf“ und der 38 250-tdw-Massengutfrachter „Görlitz“. Schnellfrachter wie MS „Karl Marx“ und MS „Friedrich Engels“, gebaut auf der Warnowwerft, werden in der Stückgutfahrt eingesetzt.

Systematisch wird der Plan Wissenschaft und Technik durch Einführung von Automatisierung und Teilautomatisierung des Schiffsmaschinenbetriebes eingeführt. Seit 1971 erfolgte auf einer Vielzahl von Frachtern der Übergang zum 24-stündigen, 16- oder 12-stündigen wachfreien Betrieb der Maschinenanlage. Hierbei wird die Maschinenanlage von der Brücke aus bedient. Damit konnten die schweren Arbeitsbedingungen, besonders für das Maschinenpersonal, wesentlich erleichtert werden.

Im Seetransport und Güterumschlag hielten verstärkt die neue Technik und Technologie Einzug. Im Überseehafen Rostock wurde am 30. Juni 1968 der erste Containerzug abgefertigt. Das Frachtmotorschiff „Falke“ wurde für die Containerfahrt mit Fittings ausgerüstet und trat seine erste Reise am 8. November 1968 als Containerschiff nach England an. Von Jahr zu Jahr stieg das Containeraufkommen. Es wurden spezielle Containerliniendienste im Fahrtgebiet Großbritannien

eingrichtet, in denen die eingesetzten Schiffe die Häfen Tilbury, Hull und Kopenhagen von Rostock aus anlaufen. Heute verfügt unsere Reederei über 9 Containerschiffe.

Mit den Ro-/Ro-Schiffen „Inselsberg“ und „Aschberg“ unterhält der VEB DSR Liniendienste nach Südfinnland und Großbritannien. MS „Fichtelberg“, ein Schiff gleichen Typs, wird vorwiegend im Mittelmeerraum eingesetzt. Speziell für Schwerguttransporte wurde das Spezialschiff „Brocken“ in Dienst gestellt.

Die Entwicklung zur sozialistischen Großreederei, ihre Spezialisierung und die weltweiten Einsatzgebiete erforderten neue Organisationsformen im Interesse einer effektiven Leitung der Schiffskollektive und des rationellen Einsatzes der Handelsflotte. Diesem Ziel diente die Bildung der Flottenbereiche Asien/Amerika, Afrika, Mittelmeer und Nord/Ostsee. So verfügte Ende 1969 der VEB Deutsche Seereederei Rostock in der Linienschifffahrt insgesamt über 144 Schiffe mit einer Tonnage von 760 141 tdw.

Die Tonnage der Spezialschifffahrt wurde am 1. Januar 1970 dem neu gebildeten VEB Deutfracht zugeordnet, der damit neben seiner bisherigen Funktion als Befrachtungsagent des Außenhandels der DDR auch die einer eigenständigen Reederei erhielt. Ihm standen damals 25 Schiffe mit insgesamt 430 000 tdw zur Verfügung. Es handelte sich um elf Massengutfrachter, acht Tanker, zwei Erz/OI-Schiffe und vier Kühlschiffe.

Um ein hohes Tempo der Leistungsentwicklung als Kernfrage der weiteren Verwirklichung der Hauptaufgabe des VIII. Parteitagess der SED zu sichern, wurde zu Beginn des Jahres 1974 der VEB Kombinat Seeverkehr und Hafenvirtschaft – Deutfracht/Seereederei – gebildet.





Die Repräsentanten der Partei- und Staatsführung, die Genossen Erich Honecker, Horst Sindermann und Werner Lamberg, lassen sich die Kommandobrücke von MS „Blankenburg“ erläutern

Die erfolgreiche Entwicklung der Seeverkehrswirtschaft der DDR demonstrierte die Ausstellung der Kreisdelegiertenkonferenz der SED Anfang 1976

Genosse Peter Wilken, 1. Sekretär der Industriekreisleitung (1. v. r.), Genosse Dr. Erwin Kramer, Mitglied des ZK der SED (2. v. r.), und Genosse Willy Marlow, Mitglied des Sekretariats der SED-Bezirksleitung und Vorsitzender des Rates des Bezirkes Rostock (3. v. r.)



Zum Kombinat gehören die Betriebe VEB Deutfracht/Seereederei als Stammbetrieb sowie VEB Seehafen Rostock, VEB Seehafen Wismar, VEB Seehafen Stralsund, VEB Schiffsmaklerei, VEB Schiffsversorgung und VEB Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei.

Die Bedeutung der neuen Leitungs- und Wirtschaftsorganisation charakterisierte der Minister für Verkehrswesen, Otto Arndt, mit den Worten:

„Das Kombinat dient der besseren Beherrschung des Transport- und Umschlagprozesses, der intensiveren Nutzung der vorhandenen und vorgesehenen Kapazitäten, der Rationalisierung der Leitungstätigkeit und nicht zuletzt der Verbesserung der Arbeit mit den Menschen.“

Der volkswirtschaftlich entscheidende Prozeß des Kombinates, der Seetransport, wurde leitungsmäßig in den Flottenbereichen Asien/Amerika, Mittelmeer/Afrika und Spezialschiffahrt/Küstenschiffahrt des Stammbetriebes organisiert.

Zur Sicherung einer hohen Effektivität der politischen Führungstätigkeit und der Durchsetzung einer einheitlichen politischen Leitung der Parteiorganisationen des VEB Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft beschloß das Sekretariat des ZK der SED, eine Industriekreisleitung zu bilden.

Die erfolgreiche Bilanz in den nachfolgenden Jahren bestätigte die Richtigkeit der Bildung des Kombinates und der Industriekreisleitung. So konnte die Kreisdelegiertenkonferenz der SED Seeverkehr und Hafenwirtschaft am 14. Februar 1976 feststellen:

„Die Periode seit dem VIII. Parteitag war die erfolgreichste Etappe der Entwicklung der See- und Hafenwirtschaft.“

Das verdeutlicht die dynamische Entwicklung der Leistungskraft der Handelsflotte. Im Zeitraum 1971 bis 1975 wurde die Flotte um fast eine halbe Million Tonnen Schiffstonnage vergrößert. Unsere Handelsflotte ist jetzt in der Lage, jährlich 12,5 Millionen Tonnen Güter gegenüber 8,5 Millionen Tonnen im Jahre 1970 zu transportieren.

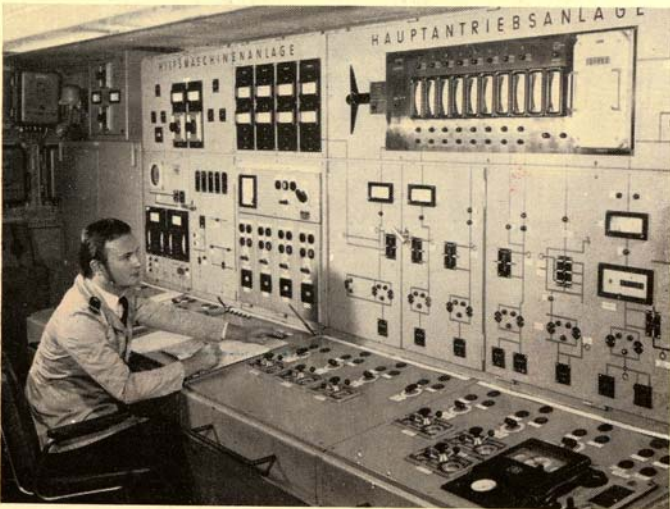


Mit MS „Inselsberg“ eröffnete  
der VEB DSR den Roll-on/Roll-off-  
Verkehr



Container an Deck müssen seefest  
verzurt werden





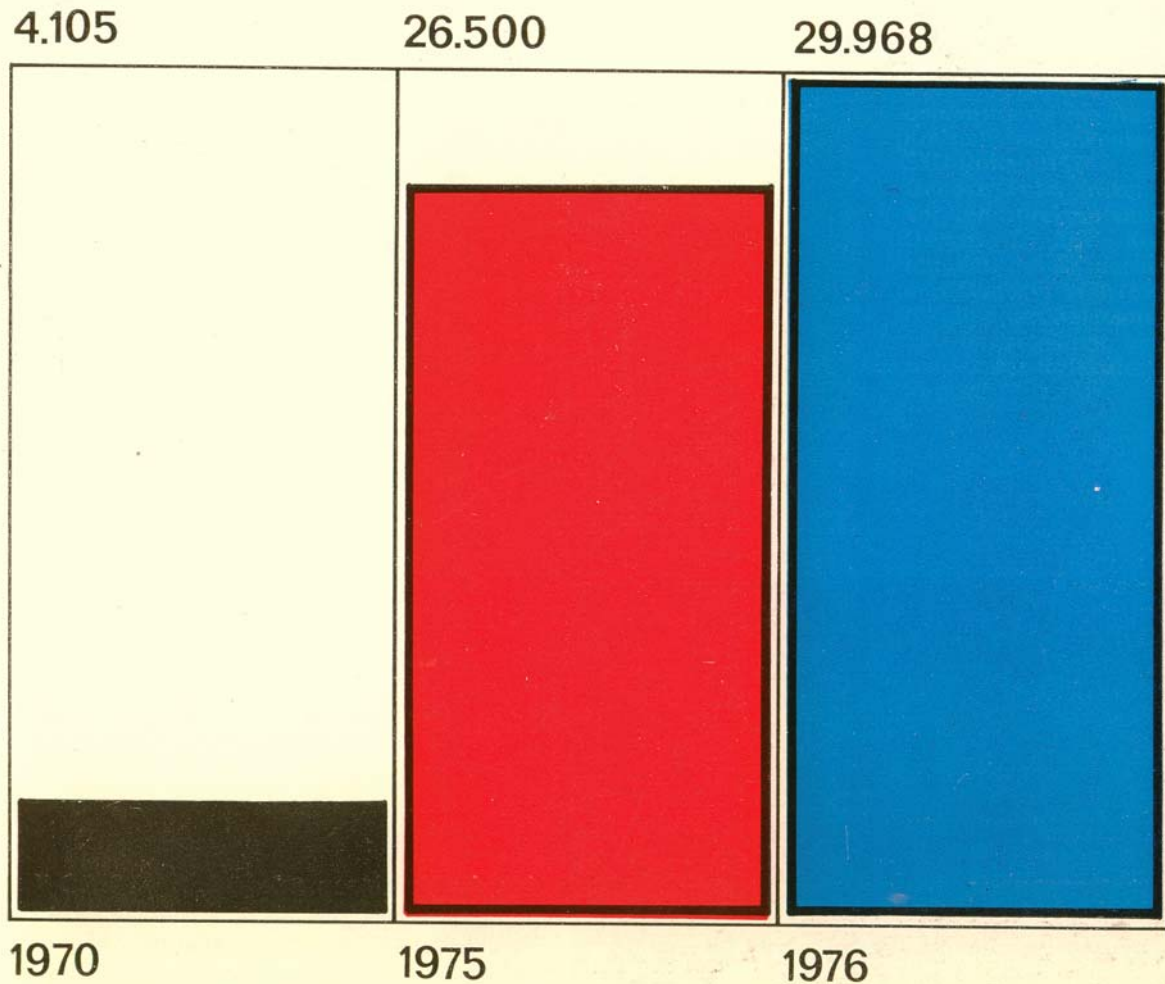
Schwertgutfrachter MS „Brocken“

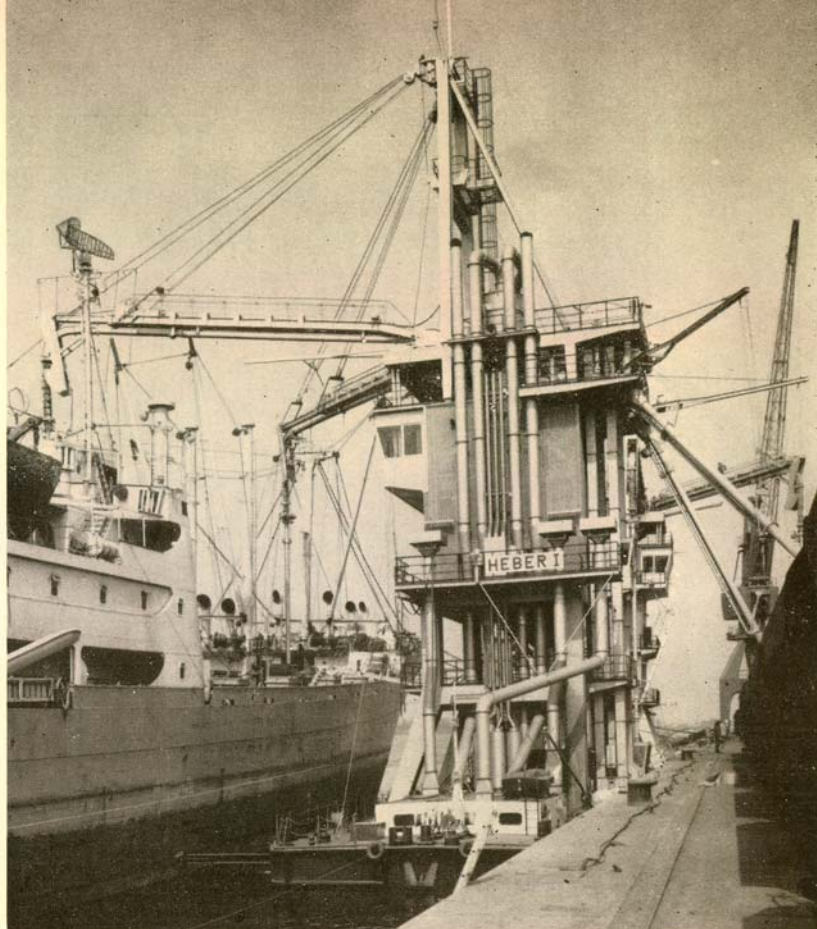
Schwertgut für MS „Brocken“

Im Maschinenkontrollraum eines  
Typ-XD-Stückgutfrachters



## Entwicklung des Containerverkehrs in der Englandrelation in Stück





Der Einsatz von zwei schwimmenden pneumatischen Getreidehebern trägt wesentlich zur Beschleunigung des Getreideumschlags im Überseehafen Rostock bei.



Mit der Einrichtung eines ständigen WAO-Konsultationszentrums, das am 2. November 1976 durch den Generaldirektor Artur Maul (3. v. l.) eröffnet wurde, wird die zunehmende Bedeutung der wissenschaftlichen Arbeitsorganisation als wichtiger Faktor der Intensivierung im Kombinat Seeverkehr und Hafenvirtschaft unterstrichen.

## Seeleute qualifizieren sich

Zu Beginn des Aufbaus unserer Handelsflotte standen nur wenige Kader mit nautischer und technischer Erfahrung zur Verfügung. 1952 zählte die Reederei 36 Beschäftigte. Davon gehörten 21 der Besatzung des MS „Vorwärts“ an. Viele der damaligen Matrosen und Maschinenassistenten sind heute als Kapitäne, Chiefs oder Inspektoren tätig.

Das rasche Wachstum unserer Handelsflotte erforderte von Anfang an eine zielstrebige Heranbildung des seemännischen Nachwuchses. Diesem Ziel dienen verschiedene Ausbildungsstätten. Dazu gehörte auch das Segelschulschiff „Wilhelm Pieck“. Es wurde zu Ehren des ersten Präsidenten unserer Republik von Werftarbeitern der Warnowwerft gebaut und anlässlich der III. Weltfestspiele der Jugend und Studenten am 2. August 1951 in Dienst gestellt. Nicht wenige der heutigen Kapitäne erhielten hier noch eine sogenannte traditionelle Seemannsausbildung.

Im Ergebnis der Beschlüsse der 25. Tagung des ZK der SED von 1955 wurden zwei Jahre danach die Fracht- und Lehrschiffe „Heinrich Heine“ und „Theodor Körner“ als schwimmende Berufsschulen zur Ausbildung von Vollmatrosen in

Dienst gestellt. Diese Aufgabe erfüllen gegenwärtig die MS „J. G. Fichte“ und „Georg Büchner“.

Der zunehmende Grad der Automatisierung des Schiffsbetriebes und der Übergang zum 24-stündigen wachfreien Maschinenbetrieb erforderten den disponiblen Einsatz der Seeleute von Deck und Maschine. Im Ausbildungsjahr 1968/69 wurde deshalb mit der Vereinigung der Lehrberufe des Vollmatrosen und Schiffsbetriebsschlossers begonnen. Seit 1956 wurden an der Berufsschule der Handelsflotte 5 779 Vollmatrosen, davon 743 mit Abitur, ausgebildet. Auch künftig wird der Hauptteil der Seeleute für unsere Handelsflotte diesen Ausbildungsweg gehen.

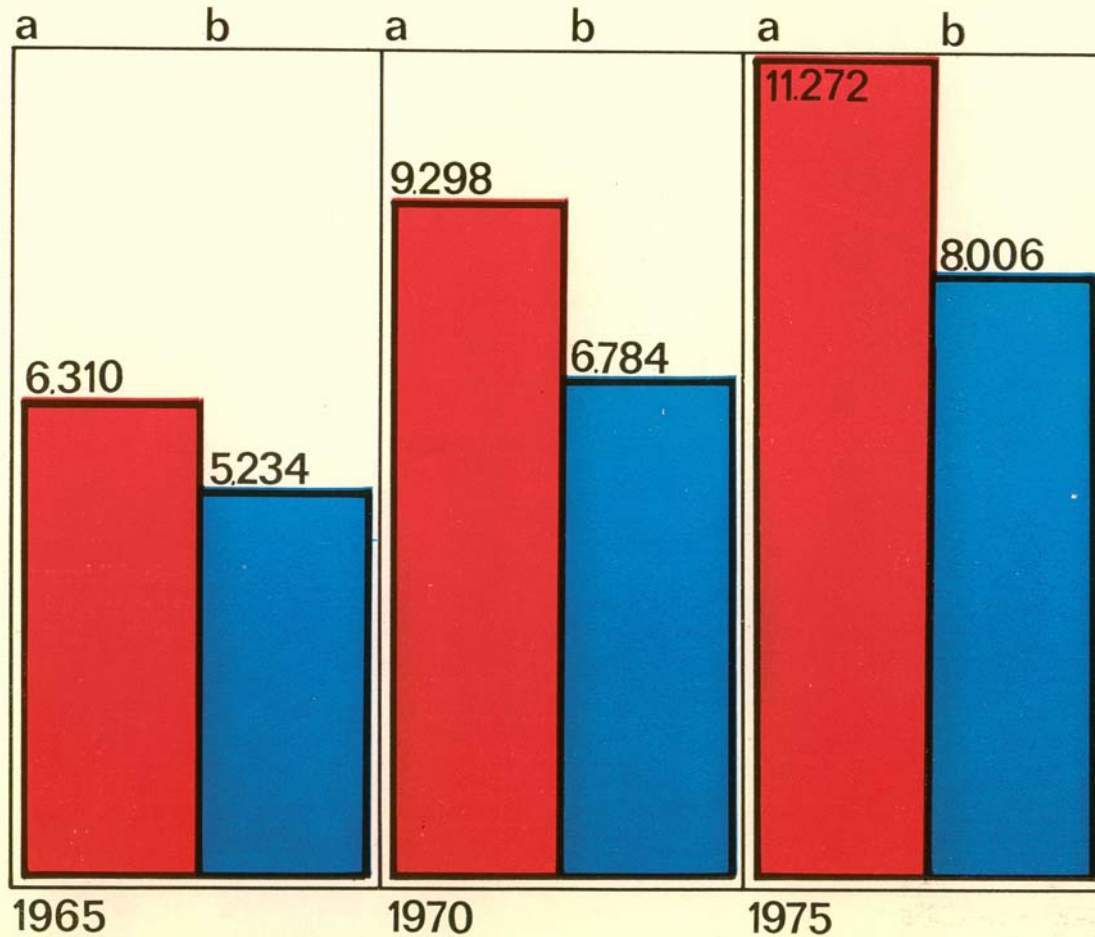
Die Ausbildung von nautischen Offizieren erfolgte an der Seefahrtsschule Wustrow. Sie stellte der Seewirtschaft von 1949 bis 1961 weit über 1 000 Patentträger zur Verfügung. Die Ausbildung von technischen Patentträgern übernahm die Ingenieurschule für Schiffstechnik „Ernst Thälmann“ in Warnemünde. Sie bildete im Zeitraum von 1953 bis 1960 insgesamt 145 Schiffingenieure und 465 Seemaschinisten aus.

Ein weiterer entscheidender Schritt in der Ausbildung von Seeoffizieren war 1969 die Bildung der Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow. Hier werden heute sozialistische Schiffsoffiziere auf den Einsatz von neuen Schiffen mit modernster Nautik und Technik vorbereitet. Seit der Gründung dieser Bildungseinrichtung wurden hier 1331 Hochschul- und Diplomingenieure ausgebildet, davon 848 nautische, technische und Funkoffiziere für unsere Handelsflotte.



## Entwicklung der Beschäftigten des VEB DSR

25 % der Seeleute: Hoch- oder Fachschulabschluß  
74 % : Meister bzw. Facharbeiter

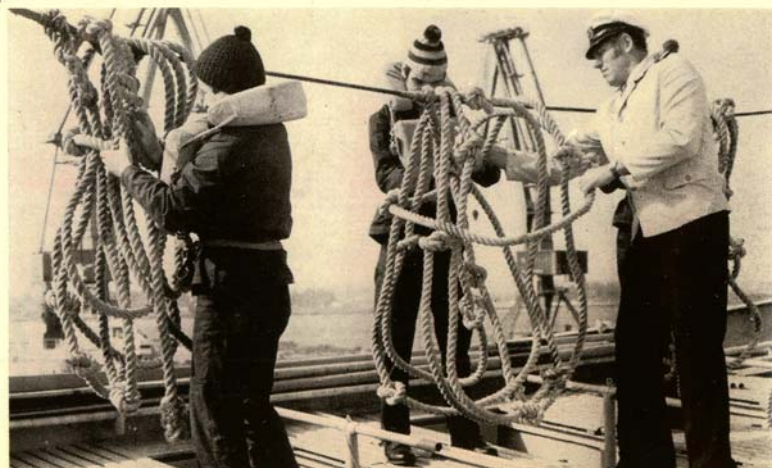


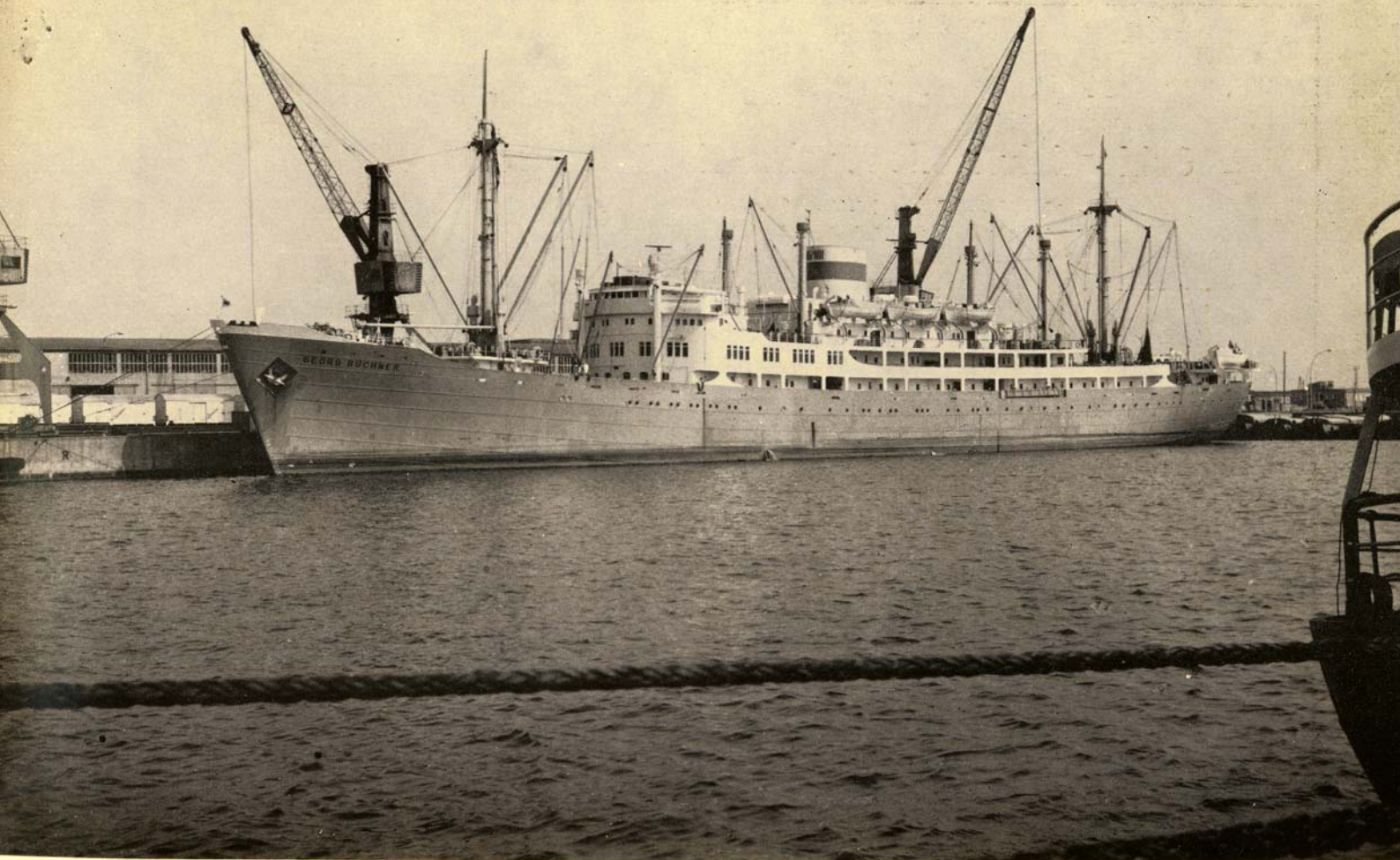
a) insgesamt b) davon Seeleute



Begegnung mit dem Segelschulschiff  
„Wilhelm Pieck“ auf hoher See

Praktische Ausbildung von  
Vollmatrosen an Bord des Fracht-  
und Lehrschiffes „J. G. Fichte“





Das Fracht- und Lehrschiff „Georg  
Büchner“ hat nach längerer Kuba-Reise  
im Heimathafen Rostock festgemacht

**D**urch den Ausbau und die Festigung der politischen und ökonomischen Beziehungen unterstützen wir das Ringen der befreiten und um ihre Befreiung kämpfenden Länder für ökonomische Unabhängigkeit sowie zur Lösung der vor ihnen stehenden politischen, wirtschaftlichen und sozialen Aufgaben.

Erich Honecker auf dem IX. Parteitag der SED



## Internationale Beziehungen wachsen

Das Einsatzgebiet unserer Schiffe war zunächst der Ostseeraum. Es wurden vorwiegend sowjetische Häfen angelaufen. Im Export beförderten sie ausschließlich Stückgüter und im Import vor allem Getreide, Holz, Baumwolle und Metalle für die DDR. Die Trampschiffahrt war die typische Betriebsform. Der planmäßig wachsende Außenhandel und die Vergrößerung der Flotte ermöglichten dann den Übergang zum Liniendienst. Der erste Gemeinschaftsliniendienst entstand im Januar 1956 zwischen der DDR und der Finska Ångfartygs AB. Nach einem Fahrplan wurden jetzt regelmäßig die Häfen Rostock, Helsinki, Kotka und Turku bedient. Zu Beginn des Jahres 1958 schloß der VEB DSR mit der Lettischen Seereederei Riga ein Abkommen ab, wodurch der bisherige Dienst zwischen Rostock und dem sowjetischen Ostseehafen Riga zum Gemeinschaftsliniendienst wurde.

Im Zusammenhang mit der Entwicklung der Außenhandelsbeziehungen über den europäischen Kontinent hinaus wurde Schritt für Schritt ein dichtes Liniennetz zu den Häfen des Mittelmeeres, der Adria, des Persischen Golfes, des Fernen Ostens, Afrikas, Mittel- und Südamerikas ausgebaut. Es wirkte als ein aktives Instrument bei der Unterstützung der ökonomischen Unabhängigkeit der Entwicklungsländer im internationalen Seeverkehr. Heute bestehen 21 Liniendienste. Die wichtigsten werden in Gemeinschaft mit Reedereien sozialistischer Länder betrieben.



## Unser Bruderbund mit der Sowjetunion

Die Entwicklung unserer Handelsflotte ist zugleich eine Geschichte der deutsch-sowjetischen Freundschaft. Von Anfang an konnten wir uns auf die ständige Hilfe und Solidarität durch das Land Lenins stützen. Die Sowjetunion gab uns die ersten Neubaufahrer und Tanker. Aus sowjetischem Stahl entstand auf den DDR-Werften der größte Teil unserer Handelsflotte. Wir haben gelernt, nach sowjetischen Erfahrungen unsere Reederei aufzubauen und zu entwickeln. Sowjetische Neuerermethoden haben jeden Schritt dieser Entwicklung begleitet.

Beginnend mit den Reisen der „Vorwärts“ in das Land Lenins, entwickelten sich herzliche Freundschaften und fruchtbare Erfahrungsaustausche mit den Seeleuten und Hafentarbeitern der Sowjetunion. Die vielfache uneigennützigte Hilfe und der unmittelbare persönliche Kontakt zu den Werktätigen dieses Landes führten zur ständigen Vertiefung der deutsch-sowjetischen Freundschaft. Ein sichtbarer Ausdruck dafür sind die Partnerschaftsverträge wie beispielsweise zwischen den Kollektiven:

MS „Karlshorst“ und MS „Pertominsk“  
MS „Hellerau“ und MS „Suchunales“  
MS „Oelsa“ und MS „Lomonossow“

Heute kämpfen viele Besatzungen unserer Handelsflotte um den Titel „Kollektiv der DSF“ und arbeiten an Bord erfolgreich nach der sowjetischen Bassow-Methode.

Auf Initiative der Jugend der Seeverkehrswirtschaft entstand 1974 zwischen den Häfen Rostock, Riga, Klaipeda, und Murmansk die „Brücke der Freundschaft“. Dieses internationale Jugendobjekt verbindet junge Seeleute und Hafenarbeiter der DDR und der UdSSR mit dem Ziel, ihre brüderlichen Beziehungen weiter zu entwickeln, den Umschlag und den Seetransport zum Nutzen ihrer sozialistischen Länder rationeller und effektiver zu gestalten.

Die enge Zusammenarbeit in der Arbeitsgruppe Schifffahrt innerhalb der Ständigen Kommission Transport des RGW ist ein Beispiel der großartigen Perspektive des festen Bruderbundes mit der Sowjetunion. Als sehr nützlich erwies sich die Gemeinschaftsarbeit der Forschungseinrichtungen der Reedereien und Häfen der DDR und der UdSSR zur Entwicklung neuer Technologien im Transport und Umschlag. Sie führte zu einer wesentlichen Steigerung der Arbeitsproduktivität, zur Einsparung von Zeit und Kosten in der Seeverkehrswirtschaft.

Die vielfachen herzlichen Beziehungen zwischen den Kollektiven der Handelsflotte und Häfen der DDR und der UdSSR sind ein beredter Ausdruck dafür, daß die Freundschaft zur Sowjetunion, der proletarische Internationalismus, bei uns tiefe Wurzeln geschlagen hat.





Der Kurs ist klar: Fliegerkosmonaut  
Anatoli Wassiljewitsch Filiptschenko auf  
der Brücke von MS „Max Reichpietsch“

Fachsimelei auf einem sowjetischen  
Schiff im Rostocker Hafen

Seeleute der DDR und der UdSSR  
beim gemeinsamen Schachspiel im  
Klubraum des Seeleute-Freizeit-Zentrums  
Oldendorf



**W**enn sich **Werk**tätige in unseren Betrieben darüber Gedanken machen, wie die **Ausnutzung** der **Grundmittel** um **Minuten** erhöht werden kann, wie **Material** **Gramm** für **Gramm** eingespart, wie die **Qualität** der **Erzeugnisse** verbessert wird, dann zeugt das von einer hohen **sozialistischen** Einstellung zur **Arbeit**, ja, man kann schon sagen, von einer hohen **kommunistischen** **Moral**.

Erich Honecker auf dem IX. Parteitag der SED

## Initiativen im sozialistischen Wettbewerb

Eine wichtige Rolle bei der Entfaltung der Schöpferkraft der Seeleute unserer Handelsflotte spielt der sozialistische Wettbewerb. Diese Massenbewegung trug wesentlich dazu bei, daß Jahr für Jahr die Planaufgaben erfüllt und überboten wurden. Sie entwickelte sich unter solchen Losungen wie:

„Mit voller Fracht und voller Kraft!“

„Unter der Flagge der Arbeiter-und-Bauern-Macht mit den besten Leistungen auf allen Weltmeeren!“

„Tempo – Technik – Technologien!“

Die Leistungen unserer Werk tätigen fanden mit der Einführung des „Tages der Seeverkehrswirtschaft“ auf Regierungsbeschluß eine hohe Würdigung. Er wurde erstmalig am 13. Oktober 1965 begangen. Verdienstvolle Seeleute werden an diesem Tage mit der staatlichen Auszeichnung „Verdienter Seemann“ und der „Verdienstmedaille der Seeverkehrswirtschaft“ in Gold, Silber oder Bronze geehrt. Zu den ersten Trägern dieser hohen Auszeichnungen gehören der Kapitän Willy Beykirch, der Obergeringieur Ernst Dedow und der Ltd. Ing. Karl Kröger.

Der Kampf um den Titel „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“ ist heute Ehrensache aller Schiffsbesatzungen geworden. Er findet in der Bewegung „Sozialistisch arbeiten, lernen und leben“ seinen Ausdruck.

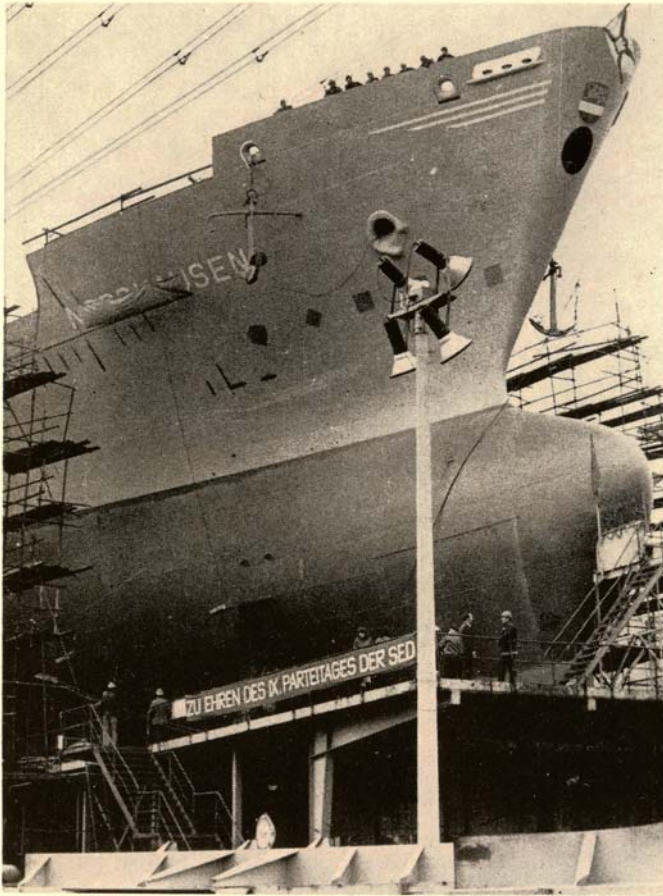
Im überbetrieblichen Wettbewerb errangen die Werktätigen der Handelsflotte wiederholt die Wanderfahne des Ministers für Verkehrswesen. Anlässlich des 20. Jahrestages der SED wurde dem VEB DSR das Ehrenbanner des ZK der SED verliehen.

Starke Impulse im Wettbewerb löste unter den Seeleuten der VIII. Parteitag der SED mit dem Beschluß über die Hauptaufgabe als politischer Kurs unserer gesellschaftlichen Entwicklung aus. Es entwickelte sich eine breite Gegenplanbewegung zur Überbietung der staatlichen Planaufgaben im Seetransport. Die Neuererbewegung nahm einen starken Aufschwung. Zu Ehren des 100. Geburtstages Wilhelm Piecks wurden 4 403 Einzel- und Kollektivverpflichtungen als erfüllt in der Handelsflotte abgerechnet. Die Seeleute bereiteten nun den IX. Parteitag der SED durch neue Taten vor. Die Losung „Aus jeder Mark, jeder Stunde Arbeitszeit und jedem Gramm Material einen größeren Nutzeffekt“ wird zum Aktionsprogramm vieler Schiffskollektive. Neue Reserven werden mit Hilfe der „Notizen zum Plan“, der Initiativschichten, der persönlich- und kollektiv-schöpferischen Pläne zur Steigerung der Arbeitsproduktivität erschlossen. Die Handelsflotte konnte im Wettbewerb zu Ehren des IX. Parteitages der SED eine positive Bilanz vorlegen. Und dafür wurden die Kollektive des MS „Gröditz“ als Jugendschiff der „Brücke der Freundschaft“ mit dem „Wilhelm-Pieck-Ehrenbanner“ und MS „Hennigsdorf“ mit dem Ehrenbanner des ZK der SED geehrt.

Die erfolgreiche Bilanz der vergangenen Jahre hat für jeden spürbar gemacht, daß es sich lohnt, mit Initiative und Schöpferförmigkeit für die Verwirklichung des bewährten Kurses der SED – der Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik – zum Wohle und Glück des Volkes einzusetzen.







Zu Ehren des IX. Parteitages der SED lief in der Warnowwerft das MS „Nordhausen“, ein Schiff der „Mercator“-Serie, vom Stapel

Der Verkehrsminister Otto Arndt übergibt das Ehrenbanner des ZK der SED an Kapitän Rudolf Volkmer für das Kollektiv des MS „Hennigsdorf“

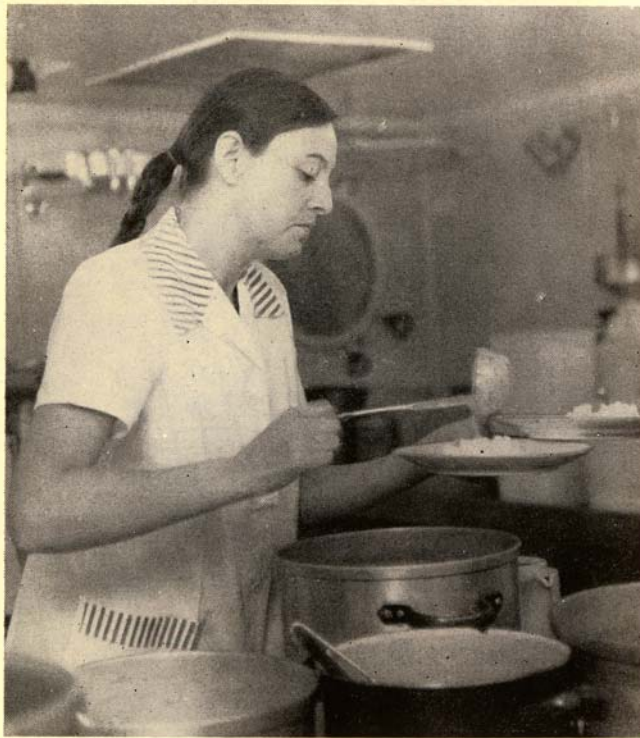




In Anerkennung hervorragender Leistungen im sozialistischen Wettbewerb wurde der Pumpenmann Karl Wenzel vom Tanker „Bitterfeld“ mit dem „Karl-Marx-Orden“ ausgezeichnet

Die Köchin Karin Augustin ist für das leibliche Wohl ihrer Schiffsbesatzung verantwortlich. 1976 wurde sie mit der „Verdienstmedaille der Seeverkehrswirtschaft“ in Gold geehrt

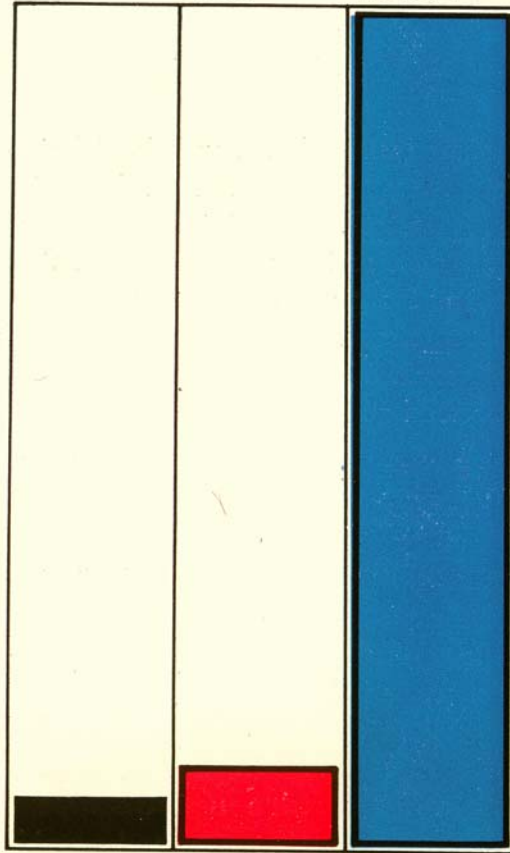
Zu den besten Exponaten der Kreis-MMM zählte ein funktionstüchtiges Lehrmodell des Ladegeschirrs. Es wurde vom Klub junger Techniker des Fracht- und Lehrschiffes „J. G. Fichte“ entwickelt



## Entwicklung der Neuererbewegung

volkswirtschaftl.  
Nutzen in TM

430      850      7.834



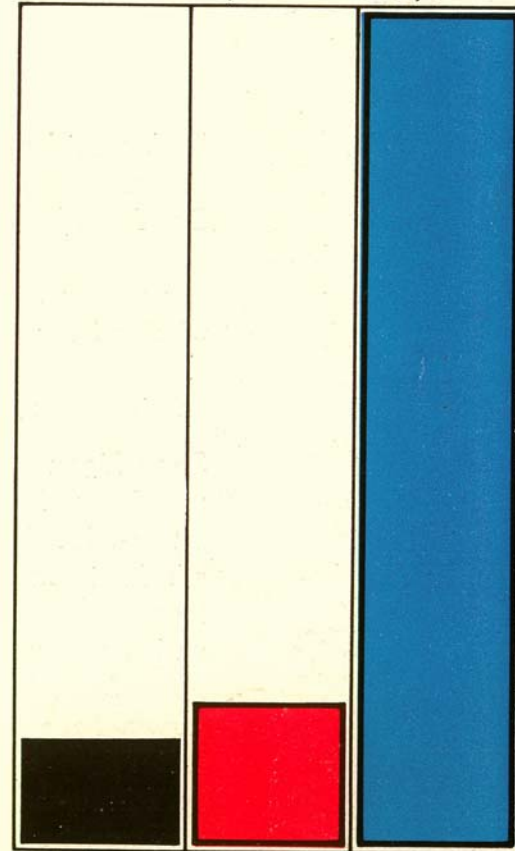
1965

1970

1975

Beteiligung in %  
gesamt

2,2      3,1      20,4



1965

1970

1975

## Soziale und kulturelle Betreuung im Mittelpunkt

Umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen stehen im Mittelpunkt der Arbeit im VEB Deutfracht/Seereederei Rostock. Großzügige materielle Voraussetzungen wurden für die soziale und kulturelle Betreuung der Seeleute geschaffen. Sie tragen dazu bei, die Freizeit während der langen Seereisen sinnvoll und schöpferisch zu gestalten, die vielfältigen Hobbys, kulturellen und geistigen Bedürfnisse und Interessen zu befriedigen.

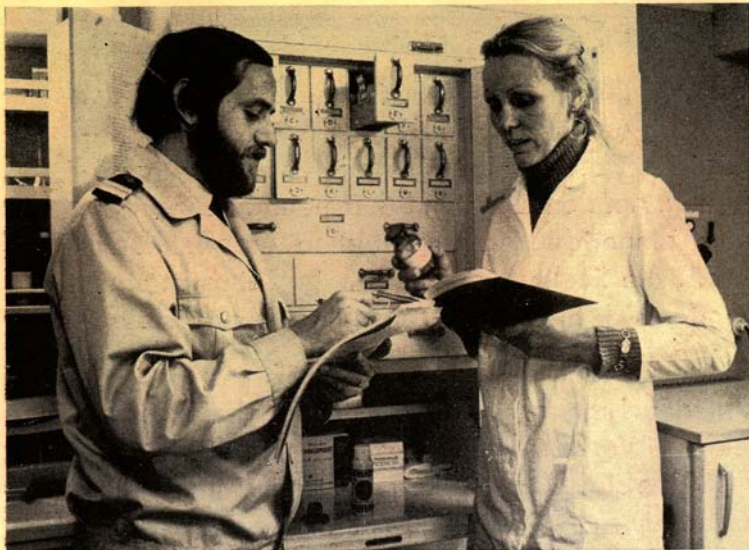
So verfügen die Schiffe über Fernseh-, Rundfunk-, Tonband- und Filmvorführgeräte. 1975 erfolgte der Einsatz der ersten Video-Recorder. Der Bestand an schöngeistiger, gesellschaftswissenschaftlicher und Fachliteratur der Bibliothek der Handelsflotte stieg auf ca. 71 000 Bände an. Je nach Route und Besatzungsstärke gehen Bücherkisten auf die große Reise. 3 900 Schallplatten und 4 800 Filmkopien stehen zur Auswahl zur Verfügung. An Bord wurden Fotolabors, Hobby- und Freizeiträume eingerichtet. Viele Seeleute gestalten Bordchroniken, schreiben Reiseberichte und Gedichte, fotografieren, basteln und schnitzen kleine Kunstwerke und beteiligen sich an den jährlichen Freizeit- und Hobbyschauen der Handelsflotte.

Ein fester Bestandteil der aktiven Freizeitgestaltung ist der Sport zur Förderung der Gesundheit, Lebensfreude und Schaffenskraft geworden. Dafür steht eine Vielfalt von Sportgeräten zur Verfügung. Auf den jüngsten Schiffsneubauten wurden Trainingsräume eingerichtet. Im sportlichen Fernwettkampf messen seit 1974 die Seeleute ihre Kräfte. Im Zeitraum eines Jahres erkämpften sich hier 2 600 Teilnehmer das Sportabzeichen „Sport an Bord“.

In Rostock-Oldendorf entstand ein Freizeit- und Erholungszentrum für Seeleute. Werktätige des VEB DSR und sowjetische Seeleute beteiligten sich hier gemeinsam in freiwilliger Arbeit am Bau des Klubhauses, des Grill- und Samowarplatzes, der Kegelbahn und Kleinsportanlage.

In den reedereieigenen Ferienheimen im Osterzgebirge, im Harz und an der Ostsee, in den Seemannsheimen in Rostock und Wismar, im medizinischen Betreuungszentrum im Überseehafen, dem Reparatur-Service, den Kinderkrippen, -gärten und -ferienlagern bemühen sich die Mitarbeiter um die Sicherung einer anspruchsvollen sozialen, kulturellen und medizinischen Betreuung der Seeleute, ihrer Ehepartner und Kinder.



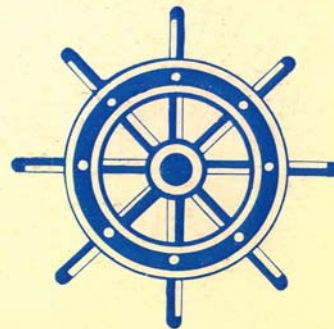




Einen Einblick in die vielfältige künstlerische Betätigung unserer Seeleute vermittelte 1976 die Ausstellung „Freizeit, Kunst und Lebensfreude“  
Mitarbeiter des Medizinischen Dienstes des Verkehrswesens vervollständigen im Heimathafen die Bordapotheke

Das erste deutsch-sowjetische Fußballspiel anlässlich der Übergabe des ersten Bauabschnittes des Seeleute-Freizeitentrums Oldendorf am 14. Mai 1976 endete 1:0 für die Mannschaft von MS „Gera“

Die junge Stewardess Angelika Wagner, FDJ-Sekretärin auf MS „Pinguin“, weiß von vielen Ergebnissen der Solidarität an Bord zu berichten  
Beim Kräfteressen auf MS „Zwickau“



**U**nserer Partei wird auch künftig alle Anstrengungen darauf richten, daß die wachsenden Arbeitsleistungen, die Fortschritte in der Produktion sowie die zunehmende Anwendung wissenschaftlich-technischer Erkenntnisse der Arbeiterklasse und allen anderen Werktätigen zugute kommen, daß das Lebensniveau des Volkes weiter gehoben wird, daß unser gesamtes geistig-kulturelles Leben immer reicher wird.

Erich Honecker auf dem IX. Parteitag der SED



## Was der IX. Parteitag beschloß, wird Wirklichkeit

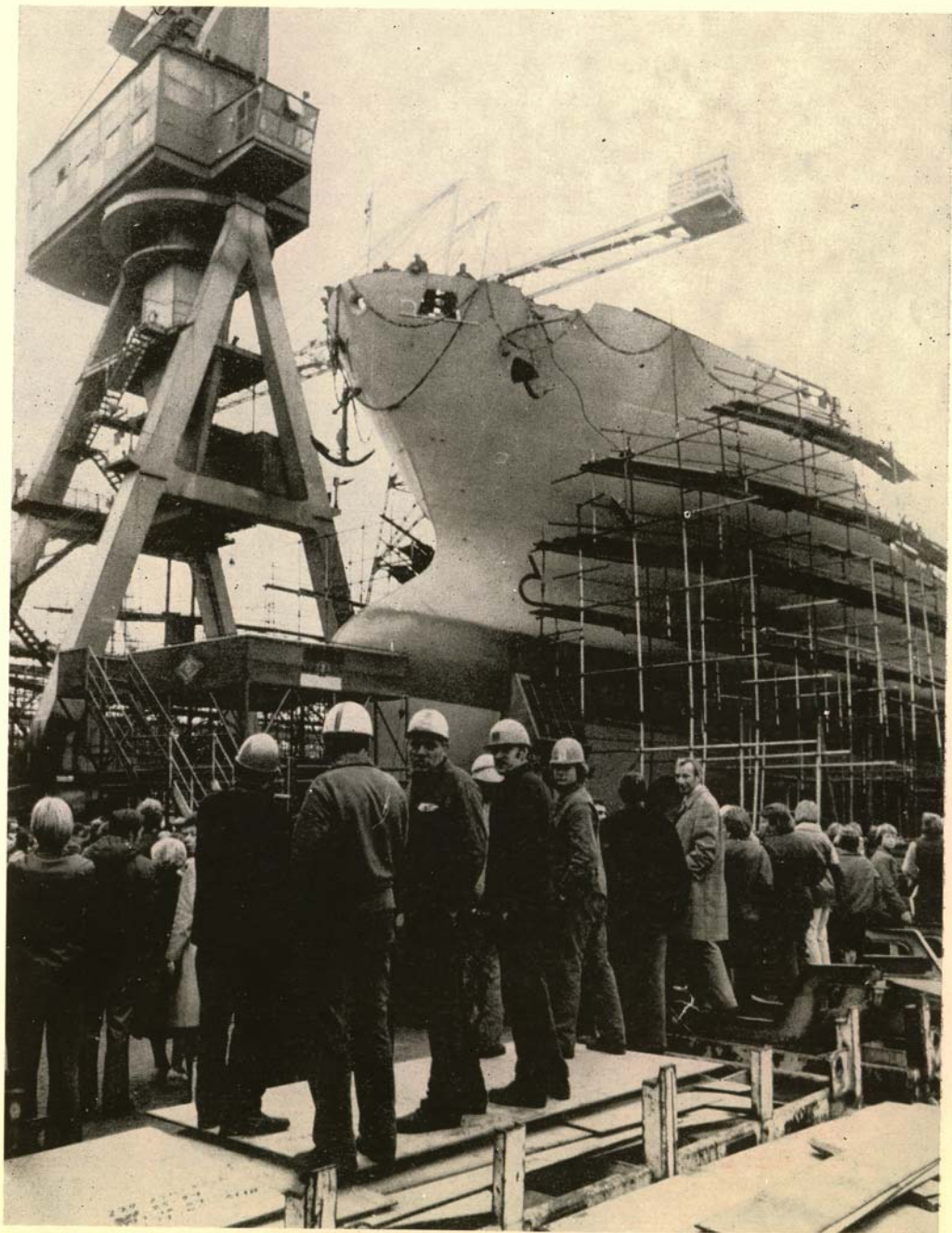
Der IX. Parteitag der SED hat in der Seeverkehrswirtschaft eine qualitativ neue Entwicklungsetappe eingeleitet. Sie ist durch die weitere Vertiefung der Intensivierung der Transport- und Umschlagprozesse gekennzeichnet. Der Fünfjahrplan 1976 bis 1980 sieht vor, die Gütertransportleistung der Handelsflotte gegenüber 1975 auf rund 150 Prozent zu steigern. So wird sich die Gütertransportmenge von 11,2 Millionen Tonnen im Jahre 1975 auf etwa 16 bis 18 Millionen Tonnen im Jahre 1980 erhöhen. Zur Bewältigung des wachsenden seewärtigen Außenhandelsvolumens wird die Handelsflotte bedeutend erweitert. 1980 wird sie auf rund 2,3 Millionen tdw erhöht. Vorrangig sind es moderne Schiffe aus der Produktion des DDR-Schiffbaus. Unter den 50 neuen Schiffseinheiten mit einer Tragfähigkeit von insgesamt 727 400 tdw befinden sich:

20 Schiffe	Typ „Poseidon“	7 450 tdw
4 Schiffe	Typ „Mercator“	12 350 tdw
7 Schiffe	Typ „Meridian“	13 600 tdw
5 Erz-Bulk-Container-Schiffe		23 200 tdw
2 Erz-Bulk-Schiffe		35 800 tdw
2 Holzfrachter		6 200 tdw
1 Großtanker		150 000 tdw

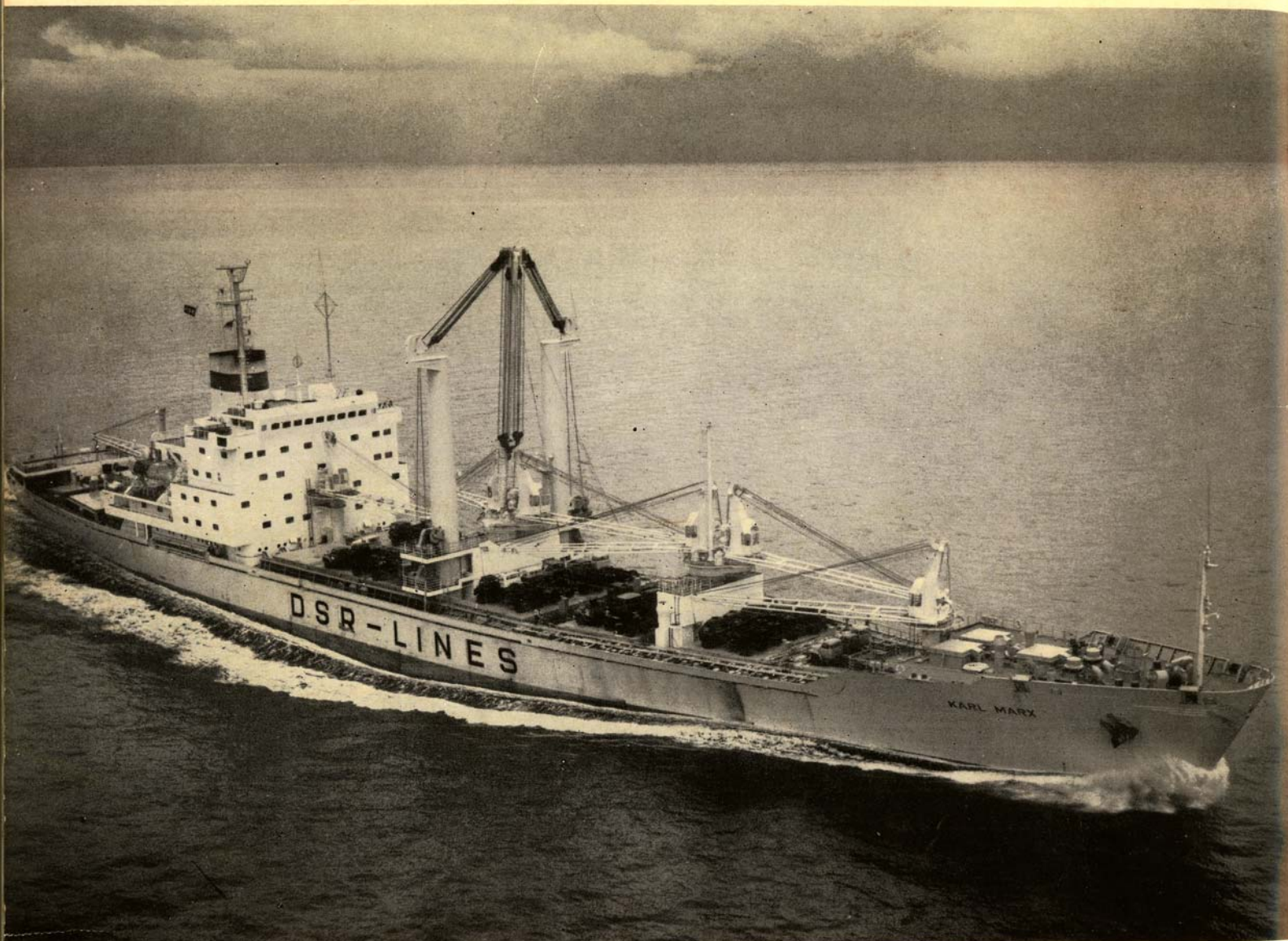
Die planmäßig wachsende Produktivität und Effektivität im Seetransport bildet die Grundlage dafür, daß sich im Verlaufe des Fünfjahrplanes 1976 bis 1980 das materielle, geistige und kulturelle Lebensniveau der Seeleute und aller anderen Werktätigen unserer Seereederei spürbar weiter verbessert. Der Durchschnittslohn wächst auf 106 bis 107 Prozent an. Schon 1977 wird der Übergang zur 40-Stunden-Woche vollzogen. 4 500 Seeleute und weitere Werktätige der Landbereiche, die im Schichtsystem arbeiten, erhalten mehr Urlaub.

Die Verwirklichung dieser und anderer Maßnahmen des sozialpolitischen Programms gibt den Werktätigen unserer Seereederei mehr Freizeit für die Familie, für Erholung und Bildung, macht ihr Leben reicher und schöner.





MS „Schönwalde“, ein  
Schiff der „Poseidon“-Serie,  
vor dem Stapellauf in der  
Neptun-Werft



**Schnellfrachter MS „Karl Marx“, gebaut auf der Warnowwerft, kündigt heute auf den Weltmeeren und in den ausländischen Häfen von der Leistungs- und Schöpferkraft der Werktätigen unseres sozialistischen Staates**

---

Herausgeber:

Kreisleitung der SED Seeverkehr und Hafenwirtschaft

Abt. Agitation/Propaganda

in Zusammenarbeit mit der Geschichtskommission

Redaktion:

Willi Weging, Hellmut Haenichen, Nicolaa Hrivnak, Werner Miltzow

Fotos:

Jutta Bachmann (23), Archiv (14), Levermann-Westerholz (2),  
Kuschel (2), Hans-Hubertus Brumberg (2), Rudolf Klarner (2),  
Inge Schmidt (1), Rainer Schulz (1), Vetter jun. (1),  
Werner Riederer (1), Willi Weging (1), Rudi Heintz (1)

Typographie: Heinrich Hoffmann/Regine Wasser

Druck: Ostsee-Druck Wismar II 20 8 C 762/77

Regie: DSR, Abt. Wirtschaftswerbung/Barbara Weyrich

