

# 15 JAHRE

VEB
DEUTSCHE
SEEREEDEREI
ROSTOCK



Auf der dritten Parteikonferenz der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands im März 1956 wurde folgender richtungsweisender Beschluß über den weiteren Aufbau der Handelsflotte der DDR gefaßt:

> "Die Erweiterung des Außenhandels verlangt den schnellen Ausbau der Hochseehandelsflotte. Dadurch soll erreicht werden, daß im Jahre 1960 etwa vierzehnmal soviel Güter von der eigenen Handelsflotte befördert werden wie im Jahre 1955 und die Transportleistungen um das 33fache gesteigert werden."

Der Schiffbau der DDR stellte daraufhin der Deutschen Seereederei Rostock in dieser neuen Periode eine Serie von 12 modernen Stückgutfrachtern mit einer Tragfähigkeit von 10 000/13 000 tdw pro Schiff zur Verfügung. Mit diesen Schiffen war es erstmals möglich, die Fahrtgebiete der DSR über den Levanteraum hinaus auszudehnen. In diese Periode fällt gleichzeitig die Indienststellung der ersten Secondhand-Schiffe. Besonders wichtig war hinsichtlich der Sicheruna des Kadernachwuchses die Indienststellung der beiden Lehr- und Frachtschiffe "Heinrich Heine" und "Theodor Körner" im Jahre 1958.

Begründet wurde diese Kapazitätsentwicklung durch den Beschluß des V. Parteitages der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands (1958), in dem es hieß:

> "Entsprechend dem beträchtlich anwachsenden Überseehandel sind mit der Seeflotte der

DDR 1965 über 4 Millionen t mehr zu transportieren als 1958. Hierzu ist die Kapazität der Flotte von 140 000 tdw 1958 auf 480 000 tdw zu erhöhen."

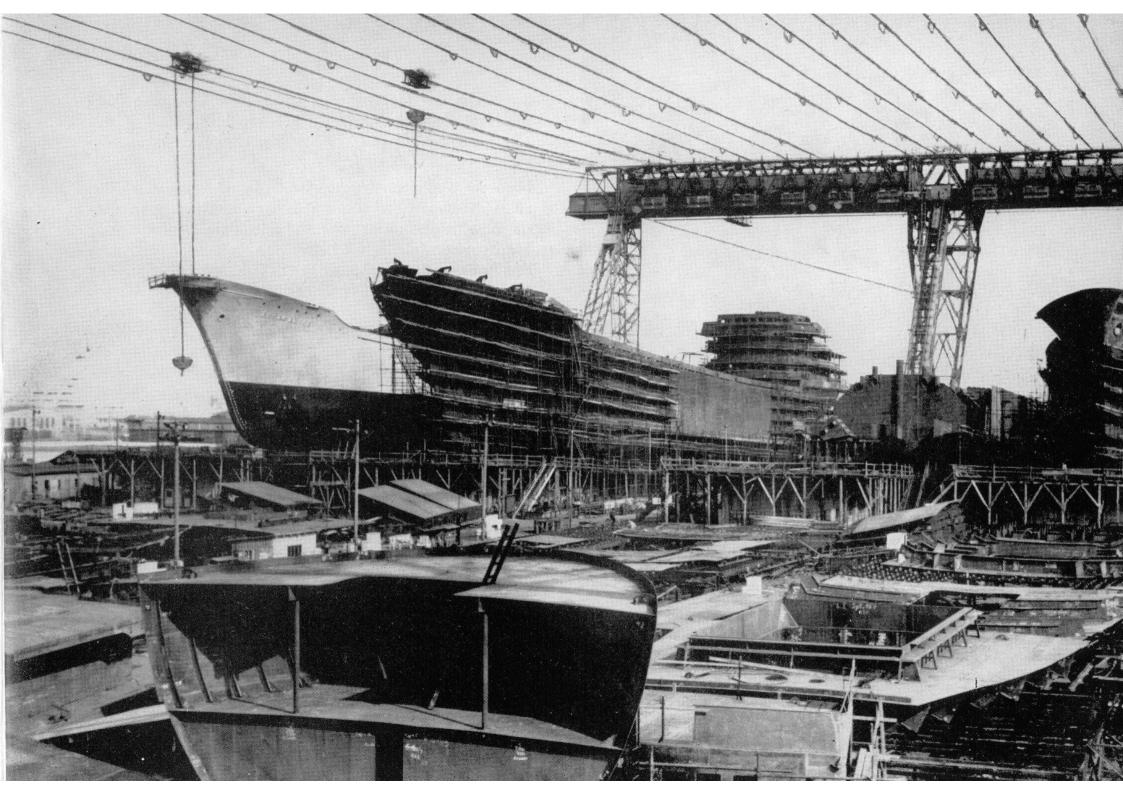
Erreicht wurden 794 715 tdw.

Die Beschlüsse und ihre Realisierung zeigen eindeutig, daß sich der Aufbau der Hochseehandelsflotte der DSR in harmonischer Übereinstimmung mit der planmäßigen proportionalen Entwicklung der Volkswirtschaft der Deutschen Demokratischen Republik und ihres Außenhandels vollzog.

Folgerichtig wurde diese Entwicklung durch den Beschluß des VI. Parteitages der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands im Januar 1963 weitergeführt, der die weitere Perspektive der Hochseehandelsflotte der DDR festlegte und für den gegenwärtigen Entwicklungsstand der Deutschen Seereederei von entscheidender Bedeutung war:

> "Die Kapazitäten der Hochseehandelsflotte sind annähernd zu verdoppeln. Dadurch ist es möglich, große Devisenausgaben einzusparen."

Auf Grund dieser Beschlüsse wurden weitere weitreichende Schiffbau- bzw. Ankaufprogramme realisiert wie z. B. das Framo-Programm, Typ X-Programm, Ankauf weiterer Schiffe der Gebrauchstonnage, Kühlschiffe usw



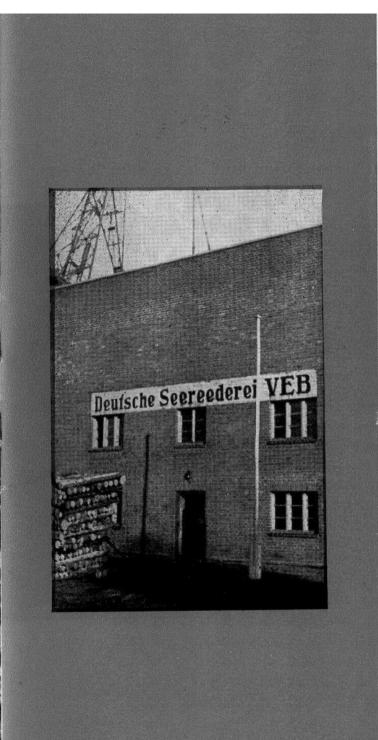


So wuchs der Flottenbestand des VEB Deutsche Seerederei Rostock bis zu ihrem 15. Jubiläumstag auf 153 Frachtschiffe mit 937 272 tdw und zwei Fahrgastschiffe mit 20 562 BRT.

Man weiß die eindrucksvolle Entwicklung erst richtig zu würdigen, wenn man sich der Bedingungen vergegenwärtigt, unter denen mit dem Aufbau der Hochseehandelsflotte begonnen wurde. Nachdem das generelle Verbot des Potsdamer Abkommens für das Betreiben der Seeschiffahrt in Deutschland. das in der damaligen sowjetischen Besatzungszone strikt eingehalten wurde, durch den Alliierten Kontrollrat aufgehoben wurde, begann der Aufbau einer Hochseehandelsschiffahrt in beiden deutschen Staaten, Hinsichtlich der Hafenanlagen, der Schiffbaukapazität, der Kooperationsbetriebe der Seeverkehrswirtschaft, der Ausbildungskapazität usw. befand sich Westdeutschland in einer unvergleichlich günstigeren Ausgangsposition. Auch vom Standpunkt der Kaderentwicklung gab es wesentliche Vorteile. Von zehn in Deutschland vorhandenen Seefahrtsschulen befand sich nur eine auf dem Gebiet der heutigen DDR, nämlich die Seefahrtsschule Wustrow.

#### DAS SCHIFF DER THÄLMANN-PIONIERE

Als der nicht mehr einsatzfähige Dampfer "Vorwärts" am 15. Mai 1955 in einem feierlichen Akt von der DSR an den Verband der Jungen Pioniere als Schulschiff übergeben wurde, begannen Hunderttausen-





Am Kabutzenhof
Rostock befand
sich der erste Sitz
des VEB
Deutsche
Seereederei

Rostock

de junger Mädchen und Jungen in allen Teilen der Republik den Beschluß ihrer Organisation auf dem 2. Pioniertreffen in Dresden "Wir werden ein Schiff bauen!" mit Enthusiasmus zu verwirklichen.

Es setzte eine beispiellose Aktivität der Jungen Pioniere in der ganzen Republik ein, um diesen Beschluß zu verwirklichen. Durch eine Geldsammlung konnten sie einen Betrag von 1,5 Millionen Mark für den Bau eines neuen Schiffes zur Verfügung stellen. Außerdem sammelten sie 38 500 t Schrott, 650 t Buntmetall, 300 t Papier und vieles andere mehr, deren Erlöse dem gleichen Zweck dienten.

Zu Ehren der Initiatoren dieses Baues war dem Schiff der verpflichtende Name "Thälmann-Pionier" verliehen worden. Die feierliche Indienststellung des Schiffes fand unter Teilnahme der besten Jungen Pioniere der Republik statt.

#### UNSERE STECKENPFERDSCHIFFE

Die Belegschaft des volkseigenen Kosmetikbetriebes "Steckenpferd" in Radebeul löste 1958 eine Bewegung aus, die unter kapitalistischen Verhältnissen unvorstellbar wäre. Dieser Betrieb rief alle Exportbetriebe der DDR auf, aus überplanmäßigen Exportlieferungen Mittel für den Ankauf eines Hochseefrachters zu erwirtschaften.

Diesem Aufruf schlossen sich spontan etwa 2000 Exportbetriebe der Republik an. Der Erfolg war, daß die Steckenpferdbewegung 280 Millionen Mark überplanmäßig produzierter Exportgüter erbrachte.

Die Übererfüllung der Exportpläne führte zum Ankauf von nicht nur einem, sondern von acht Frachtschiffen und einem Fahrgastschiff. Dadurch wuchs die Flotte des VEB Deutsche Seereederei in den Jahren 1958, 1959 und 1960 neben den Indienststellungen aus der Produktion unserer volkseigenen Werften um die Gebrauchtschiffe

MS "Kap Arkona"

MS "Stubbenkammer"

MS "Steckenpferd"

MS "Stoltera"

D. "Ernst-Moritz-Arndt"

MT "Rositz"

MT "Lützkendorf"

MT "Schwarzheide"

mit einer Kapazität von 58 608 tdw an.

Neben diesen Frachtschiffen wurde von der Svenska-Amerika-Linie das MS "Stockholm" angekauft, das den Namen "Völkerfreundschaft" erhielt und ab 3. Januar 1960 als erstes Urlauberschiff der DDR vielen tausend Werktätigen der Republik erholsame Ferien auf dem Wasser ermöglichte.

#### TMS "FRITZ HECKERT" – EIN SCHIFF DER SOLIDARITÄT

Eine ähnliche Bewegung führte zum Bau des zweiten Passagierschiffes der DSR, des TMS "Fritz Heckert". Auf dem V. Parteitag der SED im Jahre 1958 unterbreitete der VEB Mathias-Thesen-Werft Wismar den Delegierten den Vorschlag des Werftkollektivs, ein Fahrgastschiff zusätzlich zum Produktionsplan zu bauen, wenn von seiten der Werktätigen der entsprechenden Kooperationsbetriebe der Republik die notwendige Unterstützung gewährt würde. Dieser Vorschlag fand in allen Schichten der Bevölkerung die ungeteilte Zustimmung und Unterstützung.

Die Bewegung griff sogar auf andere Länder über. Von Bürgern aus den befreundeten sozialistischen Staaten, aus Westdeutschland sowie von Arbeiterorganisationen verschiedener Länder gingen Spenden für den Bau des Urlauberschiffes der Werktätigen ein. Das war eine in der Geschichte des Schiffbaues einmalige Solidaritätsaktion.

Über 30 Millionen Mark wurden so für den Bau und die Ausrüstung des Schiffes aufgebracht. Symbolisch für die Solidarität der Arbeiterklasse lief das TMS "Fritz Heckert" am Internationalen Kampftag der Werktätigen, am 1. Mai 1961, zur Jungfernfahrt aus. Diese drei Beispiele beweisen eindeutig, daß nur durch die Teilnahme aller Werktätigen der Republik ein derartiger Ausbau der Seehandelsflotte ermög-



DSR-Tanker im Ölhafen

licht wurde. Sie bringen jedoch auch gleichzeitig zum Ausdruck, welch enger Zusammenhang zwischen dem Wachsen unserer gesamten Volkswirtschaft, ihrem Außenhandel und der Hochseehandelsflotte besteht.

Bei der DSR handelt es sich um eine Universalreederei, d. h., daß von der Reederei alle in der Schiffahrt auftretenden Betriebsformen betrieben werden.

#### DIE ENTWICKLUNG DER LINIENSCHIFFAHRT

Der Aufbau einer leistungsfähigen Hochseehandelsschiffahrt und insbesondere einer attraktiven Linienfahrt erfordert gut funktionierende und stabile internationale Kooperationsbeziehungen. Bereits im Jahre 1955, als die DSR über neun Schiffe mit 13 280 tdw verfügte, wurde der erste offizielle internationale Vertrag der DSR mit der bedeutenden ausländischen Firma Cory Brothers Ltd. London abgeschlossen. Dieser Vertrag bezog vorerst auf Bunkerungen und wurde mit dem weiteren Wachstum der DSR auf einen Agenturvertrag erweitert. Weiterhin zählten damals bereits so international bekannte Unternehmen wie die Firma Zerssen & Co., Kiel-Holtenau, John Nurminen in Helsinki zu den festen Geschäftspartnern der DSR, denen sich schnell weitere gute Geschäftsbeziehungen zu einer großen Anzahl ausländischer und westdeutscher Maklereien anschlossen.

Die weitere Entwicklung des DDR-Außenhandels mit den Ländern des Nahen Ostens führte am 27. März 1958 zum Abschluß eines Schiffahrtsabkommens zwischen der Deutschen Demokratischen Republik und der Vereinigten Arabischen Republik – Ägypten. Die DDR war damit der erste Staat, der mit der VAR ein Schiffahrtsabkommen auf Regierungsebene abschloß. Auf Grund des abgeschlossenen Linienvertrages begannen die DSR und die ägyptische Staatsreederei einen Gemeinschaftsliniendienst vorerst zwischen Wismar und Alexandria mit je zwei Schiffen zu betreiben.

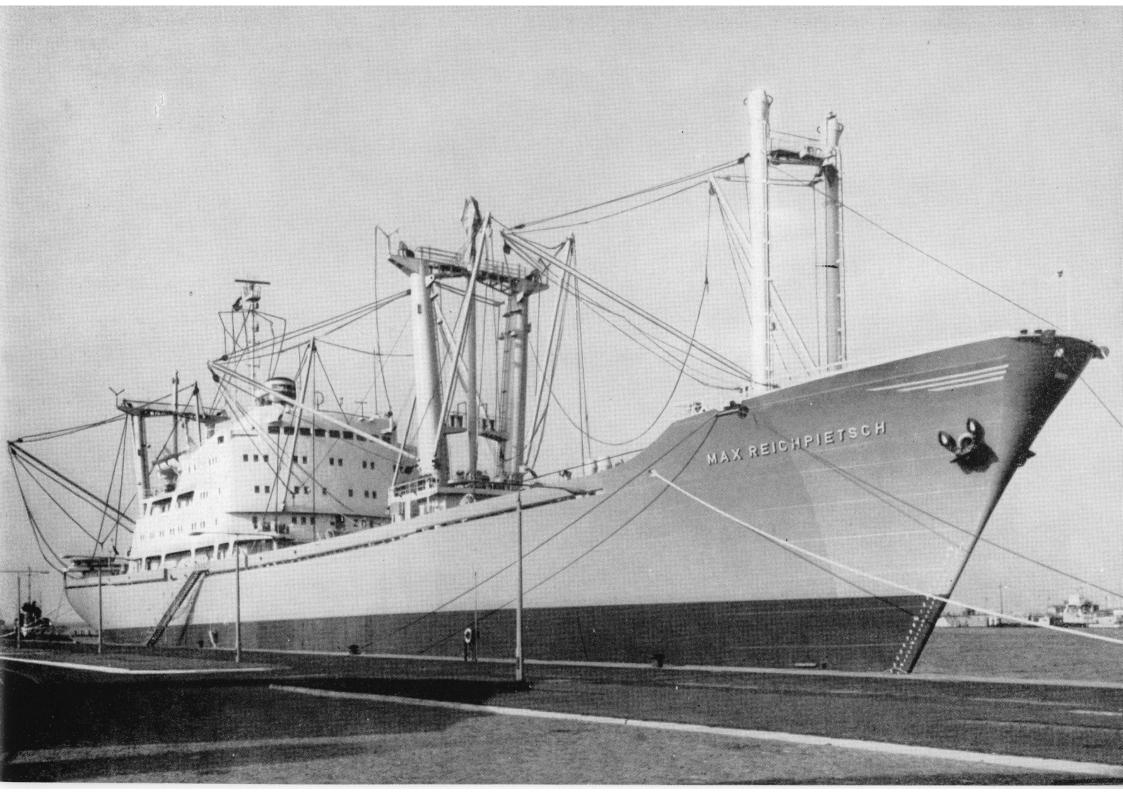
Im Mai 1958 eröffnete das Lehr- und Frachtschiff MS "Heinrich Heine" mit der ersten Abfahrt die Linie VAR.

Im Ostseeraum wurde der seit 1954 regelmäßig unterhaltene Dienst zu den Ostseehäfen der UdSSR durch den Vertrag über Handel und Seeschiffahrt zwischen der DDR und der Sowjetunion vom 27. September 1957 am 17. Juni 1958 in einen Gemeinschaftsliniendienst zwischen der Baltischen Staatsreederei und der DSR umgewandelt. Dieser Gemeinschaftsdienst bedient die Häfen Rostock, Riga, Klaipeda und Ventspils.

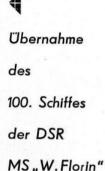
Anfang des gleichen Jahres eröffnete die DSR die Schiffahrt nach Übersee in Form eines ständigen Dienstes nach dem Fernen Osten. Am 30. Dezember 1957 lief das Typ IV-Schiff, das von der Warnowwerft Warnemünde gebaute Motorschiff "Freundschaft" unter dem Kommando von Kapitän Zinn nach China aus und erreichte nach einer Reisezeit von 40 Seetagen den Hafen Shanghai. Die Erweiterung und Festigung des Fernost-Dienstes führte zur Einbeziehung weiterer Länder wie der Demokratischen Republik Vietnam mit dem Hafen Haiphong und der Koreanischen Volksdemokratischen Republik. In diese Zeit fiel das erstmalige Anlaufen vieler Länder durch die Schiffe der DSR wie Aden, Colombo auf Ceylon, Tanjunk Rerak auf der Insel. Surabaja in Indonesien, Philippinen, Italien, Algerien, Portugal, Marokko, Burma, Malaysia, Sudan u.v.a.m.

Relation auf Relation wurde von der DSR neu erschlossen.

Im Jahre 1958 entstand auf der Grundlage einer Vereinbarung zwischen unserer Republik und der Volksrepublik Albanien ein Liniendienst Wismar – Durres.







In Folge des verstärkten Handels der DDR mit den Ländern im Mittelmeer kam es unter Einbeziehung des Holland/Belgien-Liniendienstes zur Herausbildung des Nordlevante-Dienstes unter Beibehaltung von Direktabfahrten Wismar – Durres.

Weiterhin wurde 1963 der Südlevante-Liniendienst mit den Häfen Hamburg, Rotterdam, Antwerpen, Tripolis, Beirut, Lattakia, Famagusta und Limassol aufgenommen.

Durch die Erweiterung der Handelsbeziehungen mit Großbritannien kam es zur Eröffnung einer Schifffahrtslinie im Jahre 1961 von Wismar nach London, Hull und Goole. Ab 1964 erfolgte eine Trennung dieser Linie unter Einbeziehung des Hafens Hamburg in den Wismar-London-Dienst und den Wismar-Humber-Dienst.

Auf Grund einer Empfehlung des Rates für Gegenseitige Wirtschaftshilfe der sozialistischen Staaten wurde in Anbetracht der stetigen Erweiterung der Handelsbeziehungen zu den afrikanischen Nationalstaaten zwischen der DSR und der Polska Zegluga Morska Szczecin am 29. Juni 1961 ein Gemeinschaftsliniendienst nach Westafrika eröffnet, der die Bezeichnung United West Afrika Service (UNIAFRICA) erhielt. Neben einigen westeuropäischen Häfen wurden die westafrikanischen Häfen Dakar, Abidjan, Takoradi, Tema, Lagos u. a. angelaufen.

Gleichzeitig errichtete die DSR ihre zweite Auslandsvertretung im Buchungszentrum der UNIAFRIKA in Szczecin, der am 1. August 1964 eine Interessenvertretung in der ghanesischen Hauptstadt Accra folgte. Ab Oktober 1962 wurde von der DSR ein Liniendienst nach Ostafrika aufgenommen. Am 2. April 1967 wurde dieser Dienst durch einen Vertragsabschluß mit der Polish Ocean Lines Gdynia in ein deutsch-polnischen Gemeinschaftsliniendienst unter dem Namen BALTAFRIKA umgewandelt.

Auch für diesen Dienst wurde eine Auslandsvertretung in Dar-es-Salaam stationiert.

Der bedeutendste Gemeinschaftsliniendienst sozialistischer Reedereien entwickelte sich im Jahre 1902. Unter dem Namen Cubalco schlossen sich die vier Reedereien

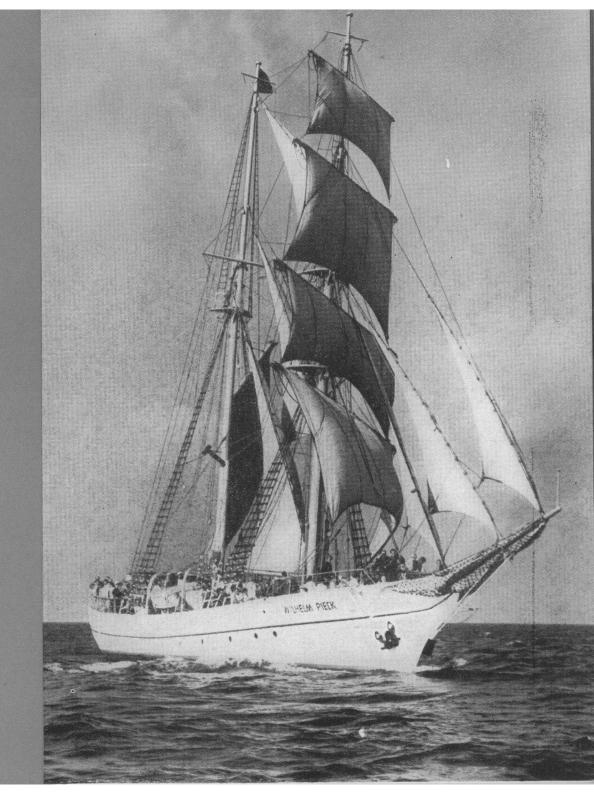
Empresa Consolidada de Navigacion Mambisa, La Habana

Ceskoslovenska Namorni Plavba, Praha Polska Zegluga Morska, Szczecin und der VEB Deutschen Seereederei Rostock

zu einem Gemeinschaftsdienst zusammen, der die Häfen Szczecin und Rostock mit den Häfen Kubas verbindet.

Dieser Dienst erfüllt neben seiner ökonomischen Bedeutung eine hohe politische Aufgabe. Auf Grund der amerikanischen Seeblockade gegenüber Kuba stellten viele kapitalische Reedereien ihre Abfahrten nach Kuba ein. Mit der Gründung des Gemeinschaftsdienstes brachten die sozialistischen Länder ihre Solidarität zu dem jungen revolutionären Kuba zum Ausdruck und beförderten alle Güter aus den sozialistischen Ländern und aus dem übrigen Ostseeraum nach Kuba und umgekehrt. Die Solidarität der sozialistischen Reedereien war ein wesentlicher Beitrag zur Durchbrechung der USA-Blockade. Die UdSSR leitete diese Solidaritätsaktion durch die Beförderung von Erdöl nach Kuba ein, an der sich auch Tankschiffe der DSR beteiligten. Dieser Dienst wurde im Jahre 1965 auf Mexiko ausgedehnt.

Auf diesem Segelschulschiff erhielten über 50 Kapitäne und Offiziere der DSR ihre erste Ausbildung





Bootsmanöver auf einem Fracht- und Lehrschiff

Theoretischer Unterricht an Bord



Ein weiterer Liniendienst der DSR wurde im Januar 1963 nach Indien eröffnet. Er verläuft über die Häfen Rostock, Hamburg, Rotterdam, Antwerpen, Port Sudan nach Bombay, Cochin, Madras, Calcutta.

Im November 1965 kam es zur Herausbildung eines gesonderten Liniendienstes nach Pakistan. In diesem Rahmen werden die Häfen Pakistan, Karachi, Chittagong, Chalna sowie Häfen des Roten Meeres angelaufen.

So entwickelte sich der VEB Deutsche Seereederei Rostock innerhalb von 15 Jahren zu einer der größten Reedereien in Europa, die gegenwärtig folgende Liniendienste unterhält:



Linie UdSSR (Gemeinschaftsdienst

Linie Finnland (Gemeinschaftsdienst)

Linie London

Linie Humber

Linie Nordlevante

Linie Albanien

Linie Südlevante

Linie VAR

Linie Kuba/Mexiko (Gemeinschaftsdienst Cubalco)

Linie Ostafrika (Gemeinschaftsdienst BALTAFRIKA)

Linie Westafrika (Gemeinschaftsdienst UNIAFRIKA)

Linie Indien

Linie Pakistan

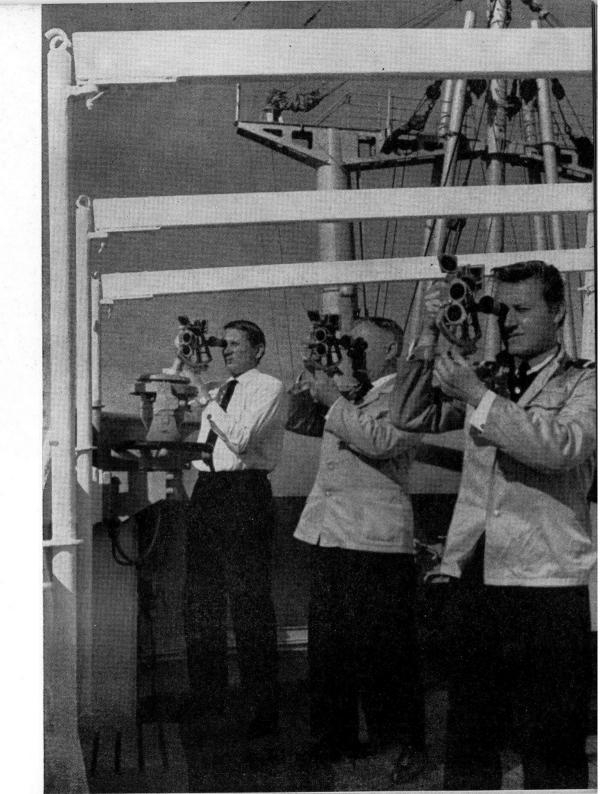
Indonesien-Dienst

Fernost-Dienst

#### DIE MASSENGUTFRACHTER:

Die DSR nahm die reine Massengutfracht nach der Übernahme des ersten Typ IX-Schiffes MS "Lübbenau" von der Warnowwerft zu Beginn des Jahres 1962 auf. Insgesamt lieferte die Werft 6 Schiffe dieses Typs an die DSR. Diese Massengutflotte wurde in den Jahren 1964 bis 1966 durch die Übernahme der angekauften Bulkfrachter MS "Thale", MS "Riesa", MS "Calbe" und MS "Brandenburg" ergänzt. Somit verfügt die DSR über 10 Massengutschiffe mit einer Kapazität von 141 650 tdw.

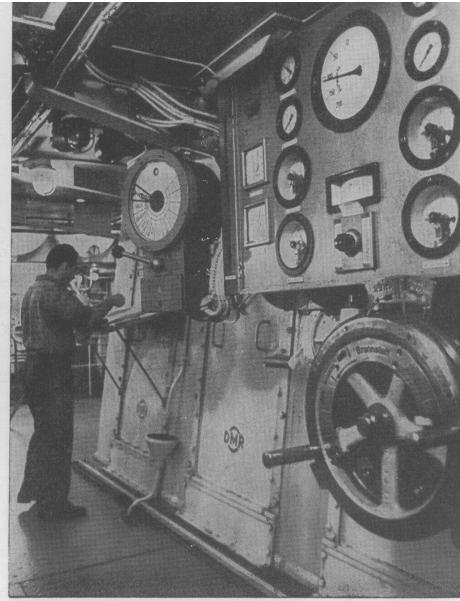
Schiffsstandortbestimmung





Funkbetriebsdienst

Diese Schiffe verkehrten bisher nach Murmansk, Novorossisk, Leningrad, schwedischen und norwegischen Häfen, Conakry, Casablanca, Tunis, Kuba, Kanada sowie Brasilien und befördern insbesondere Apatite, Erze, Kohle, Getreide und andere Massengüter, die in erster Linie für die Versorgung unserer volkseigenen Industrie benötigt werden,



Im Herz des Schiffes



Hier wird für das leibliche Wohl gesorgt

DIE TANKSCHIFFAHRT:

Der Beginn der Tankschiffahrt der DSR geht zurück bis in das Jahr 1958 mit der Übernahme des von der UdSSR gebauten Tankers MT "Leuna I", die noch weitere 4 Schiffe dieses Typs an die Reederei auslieferte. Ferner wurden angekauft: MT "Rositz", "Schwarzheide" und "Lützkendorf" (13 625 tdw) im Jahre 1960 sowie der Tanker "Buna" (18 652 tdw), "Bitterfeld" und "Merseburg" (20 015 und 20 147 tdw)

im Jahre 1963. Zusätzlich wurde das Küstenmotorschiff MS "Bellatrix" zu einem Leimtransporter umgebaut, der regelmäßig zwischen Stralsund und Finnland verkehrt und den Leimexport der Leuna-Werke nach Finnland durchführt. Somit verfügt die DSR über 11 Tanker mit einer Kapazität von 144 404 tdw. Die Tanker brachten vorwiegend das von der DDR-Industrie dringend benötigte Erdöl aus den sowjetischen Häfen Ventspils, Klaipeda, Novorossisk, Tuapse, Odessa, Batumi, aus Vlora in Albanien und aus den ägyptischen Häfen Ras Gharib und Madi Feiran nach Rostock. Darüber hinaus erfolgte zeitweilig ein Einsatz für fremde Rechnung in den verschiedensten Fahrtgebieten. Eine große Leistung vollbrachten die Tanker, als sie während des Olboykotts und der amerikanischen Seeblockade dazu beitrugen, Kuba mit sowjetischem Erdöl zu versorgen.

#### DIE KUHLSCHIFFAHRT:

Um die Bevölkerung der DDR mit Zitrusfrüchten besser zu versorgen, wurden im Rahmen des Ankaufprogramms des Ministerrates zum Jahresbeginn 1962 die beiden Kühlschiffe MS "Fritz Reuter" und MS "John Brinckman" von der DSR in Dienst gestellt. Ihr Einsatz erfolgte im Verkehr zwischen Benty und Conakry in der Republik Guinea und Rostock. Außerhalb der Saison wurden Reisen nach Kuba und Kolumbien durchgeführt.

Zu Ende des Jahres 1966 wurden 2 weitere Kühlschiffe, MS "Theodor Storm" und MS "Theodor Fontane", bei der DSR in Dienst gestellt, die nach neuesten Gesichtspunkten auf einer belgischen Werft erbaut wurden.

#### PASSAGIERSCHIFFAHRT:

Für die Passagierschiffahrt stehen der DSR das MS "Völkerfreundschaft" (12 442 BRT) und das TMS "Fritz Heckert" (8 120 BRT) zur Verfügung.

Diese beiden Schiffe werden je nach Bedarf vom FDGB, dem Reisebüro der DDR, aber auch von Reisebüros sozialistischer und kapitalistischer Länder gechartert.

Die Kreuzfahrten führten die Schiffe und mit ihnen tausende erholungssuchende Werktätiger nach den norwegischen Schären, in den finnischen Meerbusen, an die Küsten Kaukasiens, Rumäniens, Bulgariens, nach Griechenland, Italien, VAR, nach Algerien, Marokko, nach Leningrad, Gdansk, Gdynia, Havanna usw.

Viele verdienstvolle Werktätige aus der ganzen Republik kamen in den Genuß von Seereisen. 1964 waren die Kosmonauten German Titow und Pawel Bykowski in Suchumi Ehrengäste auf TMS "Fritz Heckert". Im Februar 1965 reiste der Staatsratsvorsitzende Walter Ulbricht auf MS "Völkerfreundschaft" vom jugoslawischen Hafen Dubrovnik zu einem offiziellen Staatsbesuch in die VAR.

Im November und Dezember des gleichen Jahres führte MS "Völkerfreundschaft" eine Klimakurkreuzfahrt mit 514 Patienten und medizinischem Betreuungspersonal durch.

Für ihre hervorragenden Leistungen wurden die Besatzungskollektive beider Schiffe mit dem Titel "Kollektiv der sozialistischen Arbeit" sowie der "Fritz Heckert-Medaille" ausgezeichnet.

#### INTERNATIONALE VERBINDUNGEN:

In dem Maße wie der VEB Deutsche Seereederei seine Linien- und Spezialdienste sowie die Trampfahrt ausbaute und damit zu einem gewichtigen Faktor in der internationalen Schiffahrt wurde, in dem Maße wie sie ihre Stellung festigte, nahmen die internationalen Verbindungen zu. Die Reederei arbeitet mit über 200 Maklern in 70 Ländern zusammen. Sie arbeitet in internationalen Schiffahrtsorganisationen, wie im Rahmen des RGW, in der deutsch-polnischen Transportkommission, in Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) u. a. Organisationen mit. Die DSR beschickt regelmäßig internationale Messen



wie Leipzig, Damaskus, Wien, Göteborg, Thessaloniki, Brno u. a. und steht zur Beratung der Außenhandelsunternehmen der DDR und Ex- und Importeuren des Auslandes zur Verfügung.

Feste Verbindungen zu international anerkannte Fachzeitschriften wie z. B. "Internationale Transportzeitschrift" Basel, "Deutsche Verkehrszeitung" Hamburg. "Wirtschaftskorrespondent" Hamburg, "Verkehr" Wien, "Fairplay" London wurden geschaffen.

Symbolischer Taufakt des D. "Thälmann-Pionier"

Das erste Schiff der Steckenpferd-Flotte





#### "ANDERE UBER UNS"

Die Hochachtung, die die DSR in weiten Kreisen des Auslandes erworben hat, kommt in zahlreichen Pressestimmen zum Ausdruck.

Hier eine kleine Auswahl.

Die französische Zeitung "Havre Libre" schreibt am 6. Januar 1966:

"Mit dem ostdeutschen Passagierschiff "Fritz Heckert", welches gestern Abend in Havre angekommen ist, hat unser Hafen einen bemerkenswerten Passagierschiffstyp für Volksfahrten willkommen geheißen. Im Jahre 1961 fertiggestellt, entworfen und gebaut in der Werft in Wismar, ist "Fritz Heckert" allein zu dem Zweck gebaut worden, in regelmäßigen Abständen den Bedarf der Reisebüros nach Passagierschiffreisen zu befriedigen. Nach 4 Dienstjahren hat es auf den verschiedensten Reiserouten 30.860 Passagiere befördert, die ausnahmslos der Arbeiterklasse angehören. Tatsächlich kann man sagen, daß "Fritz Heckert" teilweise das Eigentum von ostdeutschen Arbeitern darstellt, von denen sich ein bestimmter Teil dieses Privileg durch einen symbolischen Anteil an seinem Bau gesichert hat".

Zum ersten Anlaufen von MS "Senftenberg" im Hafen Gefle schreibt die schwedische Zeitung "Arbetarbladet" am 31. Juli 1963 u. a.:

"Ein Traumschiff der Stauerei liegt im Außenhafen von Gefle. Es dauert nur ein paar Sekunden für die Kranfahrer, die Greifer im Laderaum zu versetzen und die Ladung auf LKW oder Förderband zu entleeren.

Es sind schöne große Lucken, und die Greifer können jede Ecke erreichen, wodurch die Trimmarbeiter entfallen. . . . Dadurch wird die schwere Arbeit erleichtert. Die Arbeiter erhalten einen besseren Verdienst, ohne daß sie so schwer arbeiten müssen. Das ist auch ein Vorteil für die Reederei, weil die Liegezeiten in den näfen viel kürzer werden. Wir haben ein solches Schiff in Gefle bis jetzt nicht gehabt . . . "

Oder die Zeitschrift "Der Hafenkurier" Hamburg vom 11. Juli 1963:

"An Bord der "Edgar André"..., die auf der Fahrt nach Afrika in Rotterdam weilte, fand ein Pressegespräch statt, auf dem Kapitän Jühke einiges aus der Geschichte der Staatsreederei erzählte... Nach dem Empfang, der im hübschen Messeraum der Offiziere stattfand, wurde das Schiff besichtigt. Obwohl man in Rotterdam in punkto Schiffe bekanntlich verwöhnt ist, wurde die "Edgar André" doch allgemein bewundert."

Linkes Bild: Hafeneinfahrt Havanna

Rechtes Bild:

MS "Ernst Schneller" lädt Zucker in Cardenas



Massengutfrachter befördern Rohstoffe für unsere Industrie





#### **VOM MATROSENLEHRLING ZUM KAPITÄN**

Seit der Gründung des Betriebes bis zum heutigen Tage stand und steht weiterhin die Aufgabe vor der Reederei, fachlich und politisch hochqualifizierte Menschen heranzubilden, die fähig sind die vielfältigen Aufgaben unter den schwierigsten Bedingungen zu meistern.

Der Beruf des Matrosen wurde im Jahre 1952 als Lehrberuf anerkannt. Damit wurde, erstmalig in Deutschland, dem Seemannsberuf die ihm gebührende Bedeutung eingeräumt, und es konnte mit einer systematischen Ausbildung von Matroseniehrlingen begonnen werden.

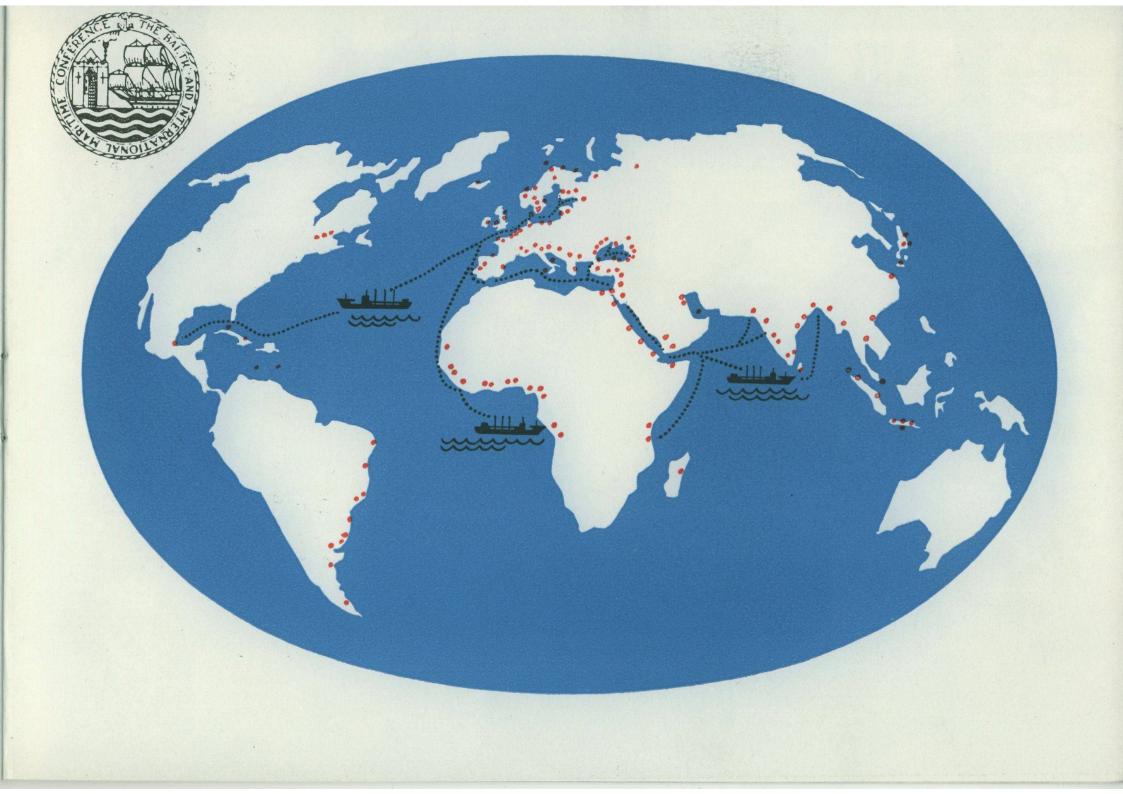
Der Beruf des Matrosen bildete somit die Ausgangsbasis für die Ausbildung aller nautischen Patentträger. Mit der Bildung der Betriebsschule der DSR im Jahre 1958 und der Indienststellung der beiden Lehrund Frachtschiffe MS "Heinrich Heine" und "Theodor Körner" wurde ein völlig neuer Weg beschritten, indem die Matrosenausbildung von landseitigen Provisorien an Bord dieser Schiffe verlagert wurde. Im August 1962 konnte das 3. Fracht- und Lehrschiff, das MS "J. G. Fichte" von der DSR übernommen werden.

An Bord dieser drei Schiffe erhalten die Matrosenlehrlinge, von erfahrenen Fachleuten angeleitet, eine Ausbildung, die allen Anforderungen des seemännischen Berufes in der sozialistischen Handelsschifffahrt Rechnung trägt. Da diese Schiffe zugleich im Produktionsprozeß eingesetzt sind und Güter transportieren, ist eine enge Verpflechtung der Theorie mit der Praxis gegeben. Neben den alten erfahrenen Kapitänen stehen heute viele junge Kapitäne und Offiziere, deren erfolgreiche seemännische Ausbildung auf einem dieser Lehr- und Frachtschiffe begann und an der Seefahrtsschule Wustrow abgeschlossen wurde.



#### FRAUEN STEHEN AN BORD IHREN MANN

Gleichermaßen sind die Frauen unseres Staates an dieser Entwicklung beteiligt, die mit der weitverbreiteten Meinung und der bisher geübten Praxis Schluß machten, daß die Seefahrt ausschließlich Angelegenheit der Männer sei. In der Hochseehandelsflotte der DSR sind gegenwärtig über 400 Frauen beschäftigt. 5 Frauen der Flotte nehmen in ihrer Tätigkeit als Zahlmeister den Offiziersrang ein. Damit beweisen unsere Frauen, daß sie unter den schweren Bedingungen der Seeschiffahrt in der Lage sind, ihren Mann zu stehen.











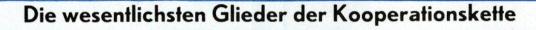








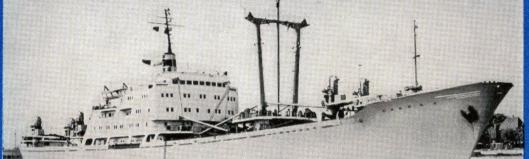


























Unser Dank für die Leistungen im Dienste der Handelsschiffahrt





Medizinischer Dienst des Verkehrswesens Direktion Schiffahrt



Seefahrtsamt der DDR Rostock





Direktion Seeverkehr und Hafenwirtschaft



#### JUNG WIE UNSERE FLOTTE

Die Schiffsbesatzungen der Handelsflotte der DSR setzt sich sowohl bei den Mannschaften als auch bei den Offizieren überwiegend aus Jugendlichen zusammen. Ftwa 84 Prozent aller Seeleute sind unter 25 Jahre alt. Der Förderung und Entwicklung der jugendlichen Kader wird deshalb seitens der Parteiund Gewerkschaftsorganisation sowie der Betriebsleitung der DSR größte Bedeutung beigemessen. Der Jugendförderungsplan nimmt eine erstrangige Stellung in der Arbeit der staatlichen Leitung und der Massenorganisationen des Betriebes ein. Großer Wert wird auf die weitere Qualifizierung der Jugendlichen gelegt, und die jungen Besatzungsmitglieder machen regen Gebrauch von den vielfältigen Möglichkeiten, die die DSR ihnen bietet. Die Jugendlichen beantworten diese großzügige Förderung mit hervorragenden Taten besonders im sozialistischen Wettbewerb, so daß bereits drei Fracht- und Lehrschiffe, MS "Barth" und MS "Kormoran" zum "Schiff der Jugend" erklärt und der FDJ als Jugendobjekt übergeben wurden.

#### FREIZEITGESTALTUNG AN BORD

Wo Jugendliche zusammenarbeiten, wird Sport getrieben. Es gibt darüber keine Statistik. Ungezählte Fußballspiele, die die Besatzungskollektive unserer Schiffe in ausländischen und Heimathäfen austrugen, dienten der Festigung der Freundschaft. Aber auch Tischtennis, Volleyball, Schießen, Schach, Turnen, Handball und viele andere Sportarten werden auf den Schiffen gepflegt.

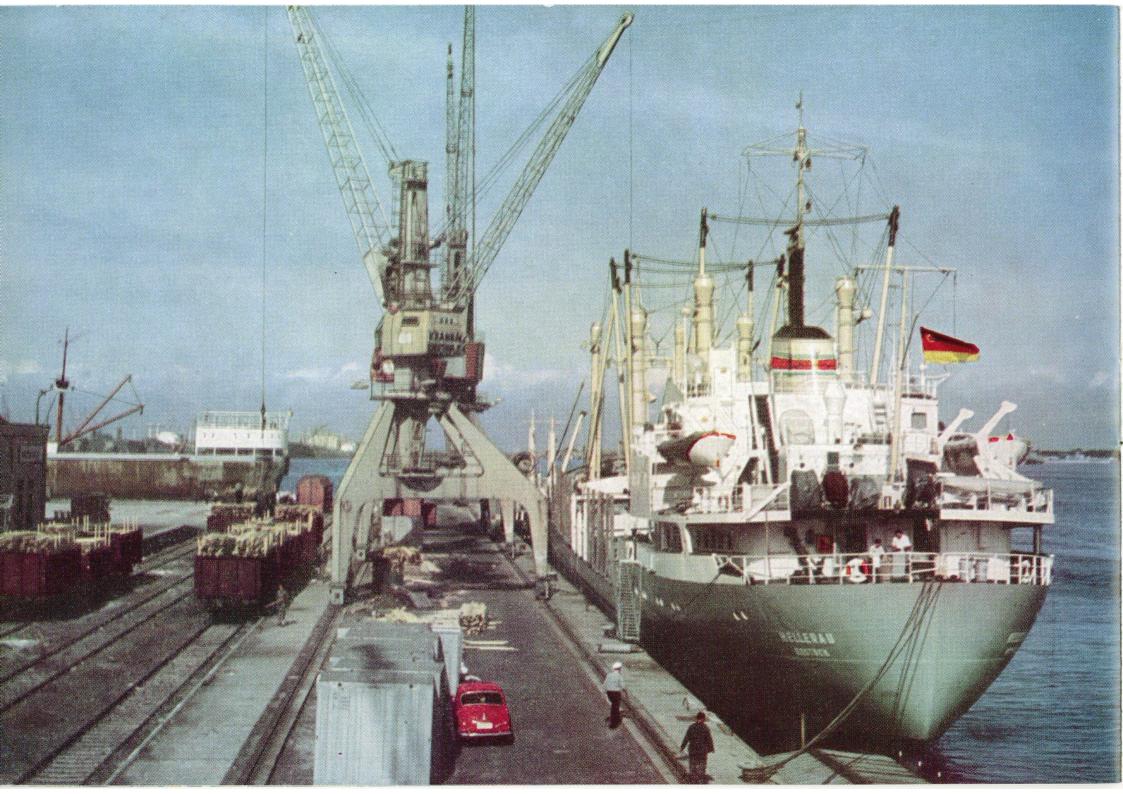
Sportliche Wettkämpfe auf und zwischen den Schiffen sind zum festen Bestandteil der Freizeitgestaltung unserer Seeleute geworden. Das ist dank der großzügigen Ausstattung der Flotte mit finanziellen und materiellen Mitteln möglich.

Der VEB Deutsche Seereederei scheut keine Kosten und keine Mühe, um den Seeleuten eine sinnvolle und kulturelle Freizeitgestaltung in den Freiwachen zu ermöglichen.

So verfügt die Betriebsbibliothek über mehr als 35 000 Bände, die in Bücherkisten den Schiffsbesatzungen auf ihren Reisen mitgegeben werden. Die Großschiffe sind alle mit Schmaltonfilmanlagen ausgerüstet. So sind in der Flotte ständig etwa 400 Kopien der neuesten und interessantesten Filme im Umlauf.

Eine große Palette von Tonbändern mit Unterhaltungs-, Tanz- und klassischer Musik, mit Vorträgen, Hörspielen steht den Besatzungen an Bord zur Verfügung.

Schnell und sicher erfolgt die Beförderung der Güter auf den DSR-Schiffen nach Übersee. Linkes Bild: Löscharbeiten in Havanna. Rechtes Bild: In Tampico



Immer mehr Eingang in die Flotte findet auch die aktive Kulturarbeit der Besatzungen. Auf vielen Schiffen bestehen Laienzirkel, die sich mit Malerei, Graphik, Fotographie, Musik, der Schnitz- und Batikkunst und anderen Interessengebieten beschäftigen.

#### DIE SORGE UM DEN MENSCHEN

Eine große Rolle spielt in der Hochseehandelsflotte der DSR die Gesunderhaltung der Seeleute auf medizinischem Gebiet. So werden alle Schiffe mit den notwendigen Medikamenten ausgerüstet. Die Kapitäne erhalten eine medizinische Ausbildung, damit sie erste Hilfe bei Erkrankung von Besatzungsmitgliedern leisten können. Nicht wenige Groß- und Überseeschiffe haben einen Schiffsarzt an Bord.

In vielen Fällen konnten unsere Schiffe Seeleuten auf Schiffen anderer Reedereien uneigennützig schnelle ärztliche Hilfe leisten.

Um möglichst vielen Seemannsfrauen, die in Rostock beheimatet sind, die Möglichkeit zu geben, eine Arbeit in der Verwaltung der DSR aufzunehmen, richtete der Betrieb eine eigene Kinderkrippe und einen Kindergarten unmittelbar neben dem Haus der Schiffahrt ein. Ausgebildete Pflegerinnen betreuen hier tagsüber liebevoll den "seemännischen Nachwuchs", der zudem unter ständiger Kontrolle und Fürsorge eines Arztes steht.

Am Tag des Gesundheitswesens, der alljährlich anläßlich der Wiederkehr des Geburtstages des großen deutschen Arztes Dr. Robert Koch am 11. Dezember begangen wird, ging im Jahre 1966 die Kinderkrippe der DSR aus dem Leistungsvergleich aller Krippen Rostocks als Sieger hervor.

Im Schulungszentrum der DSR in dem Ostseebad Rerik wird in jedem Jahr ein Kinderferienlager durchgeführt, in dem sich die Kinder bei Sport und Spiel erholen können.

Dem Schulungszentrum sind Bungalows angeschlossen, die den Mitarbeitern des Betriebes für ihre Urlaubszeit zur Verfügung stehen.

Diese und viele andere Maßnahmen dienen dazu, den Angehörigen der Flotte und ihren Familien unter den komplizierten Bedingungen der Seeschiffahrt ständig die Arbeits- und Lebensverhältnisse zu verbessern. Unsere Seeleute danken es ihrem Betrieb und ihrem Staat, indem sie täglich im sozialistischen Wettbewerb um höchste ökonomische Ergebnisse kämpfen und im Ausland als bewußte Bürger der Deutschen Demokratischen Republik auftreten und damit wesentlich dazu beitragen, das Ansehen unserer Republik in der ganzen Welt zu heben.



♦ Vorbildlicher Reisekomfort für die Passagiere

Am Passagierkai in Warnemünde





#### AUSZEICHNUNGEN, DIE DER BETRIEB ERHIELT

Der VEB Deutsche Seereederei Rostock erhielt in Anerkennung hervorragender Leistungen im überbetrieblichen Wettbewerb eine Anzahl hoher Auszeichnungen.

Hier eine Auswahl:

1957

Wanderfahne des Ministers für Verkehrswesen

30. Juni 1962 Gratulationsschreiben des Ersten Sekretärs des ZK der SED zum 10-jährigen Bestehen der DSR

iV. Quartal 1963

1. Platz, Ehrenurkunde und Geldprämie des MfV.

I. Quartal 1964

1. Platz, Ehrenurkunde und Geldprämie des MfV.

II. Quartal 1964

1. Platz, Ehrenurkunde und Geldprämie des MfV.

III. Quartal 1964

1. Platz, Ehrenurkunde und Geldprämie des MfV.

IV. Quartal 1964

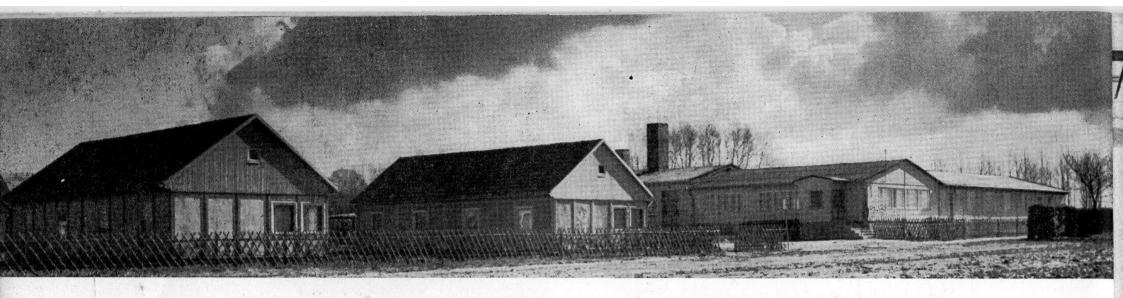
1. Platz, Ehrenurkunde und Geldprämie des MfV.

Quartal 1965

1. Platz, Ehrenurkunde und Geldprämie des MfV.



Unser Staatsratsvorsitzender und 1. Sekretär des ZK der SED mit Gattin an Bord der MS "Völkerfreundschaft"



Ausbildungszentrum und Bungalow-Dorf unseres Betriebes im Ostseebad Rerik

#### IV. Quartal 1965

Gratulationsschreiben des Vorsitzenden des Staatsrates der Deutschen Demokratischen Republik,

Ehrenurkunde und Prämie des Ministers für Verkehrswesen.

#### I. Quartal 1966

Gratulationsschreiben des Vorsitzenden des Staatsrates der Deutschen Demokratischen Republik, Ehrenurkunde und Prämie des Ministers für Verkehrswesen.

#### 21. 4. 1966

1. Platz im Wettbewerb zu Ehren des 20. Jahrestages der SED. Auszeichnung mit dem Ehrenbanner der Partei, einer Ehrenurkunde und einer Geldprämie.

#### I. Quartal 1967

Urkunde des Ministers für Verkehrswesen für hervorragende Leistungen im Wettbewerb zu Ehren des VII. Parteitages der SED.



#### EHRENTAFEL

Eine "Ehrenurkunde des Zentralkomitees der SED" erhält das Kollektiv vom

MS "Seeadler"

Der "Vaterländische Verdienstorden" in Bronze wurde verliehen an

Adolf Zinn, Kapitän

Mit der Auszeichnung "Banner der Arbeit" wurden geehrt:

Heinz Nehmer, Kapitän

MS "Völkerfreundschaft"

MS "Karl-Marx-Stadt"

Als "Verdiente Aktivisten" wurden ausgezeichnet:

Freiberg, Günter; Direktor

Alburg, Eberhard; 2. naut. Offz.

Bürger, Walter; Ltd. techn. Offz.

Dedow, Ernst; Schiffsing.

Bartelt, Emil; (verst.) Kühlmaschinist

Heiden, Klaus; Kapitän

Schröder, Paul; Kapitän

Wulff, Charlotte; Schiffskoch

Jühlke, Willi; Kapitän

Gedenk, Armin; Ltd. techn. Offz.

Stock, Wilhelm; Kapitän

Mit der "Verdienstmedaille der DDR" wurden ausgezeichnet:

Zimmermann, Eduard; Generaldirektor

Behrens, Alfons; Schiffsing.

Macht, Franz; Kapitän

Kuhhirt, Lisa; Zahlmeister

Born, Heinz; Pol. Mitarbeiter

Die "Medaille für ausgezeichnete Leistungen im Wettbewerb" erhielten:

Lindenau, Alfred; Hpt. Abt.-Ltr.

Maaß, Rudi; Kapitän

Ehlke, Hans;

Vors. Gewerkschaftskomitees

Westphal, Hermann; Kapitän

Die Auszeichnung "Verdienter Seemann" wurden vergeben an:

Beuß, Fr. Wilhelm; Schiffsing.
Breuning, Heinz; Kapitän
Dedow, Ernst; Schiffsing.
Macht, Franz; Kapitän
Skrotzki, Bernhard; Bootsmann
Dorn, Manfred; Kapitän
Engel, Rudolf; 1. Schiffskoch
Equitz, Otto; Bootsmann
Müller, Georg; Kapitän
Uhlemann, Helmut; Kapitän
Jenssen, Rudi; Ltd. techn. Offz.

Die "Verdienstmedaille der Seeverkehrswirtschaft" erhielten:

in Gold

Beykirch, Willi; Kapitän Kröger, Karl; Schiffsing.

in Silber

Krukenberg, Arno; 2. naut. Offz. Zieske, Karl-Gustav; Kapitän Januschewski, Paul; Bootsmann in Bronze

183 Beschäftigte der DSR

Als "Aktivisten" wurden 647 und mit der "Medaille für ausgezeichnete Leistungen" 208 Betriebsangehörige ausgezeichnet.

Den Titel "Kollektiv der sozialistischen Arbeit" errangen folgende Schiffsbesatzungen und Bereiche:

Die Motorschiffe: "Erfurt", "Stoltera", "Barhöft",
"Aldebaran", (1962 und 1966) "Sirrah",
"Rerik", "Völkerfreundschaft",
"Th. Müntzer", "Karl-Marx-Stadt",
"Capella", "Schwerin", "Th. Körner",
"Vockerode", "Rügen", "Insel Riems",
"Kormoran", "Senftenberg",
"F. Freiligrath"

Die Dampfer "Wismar", "Rostock", das TMS "Fritz Heckert", der Motortanker "Schwarzheide", der Meisterbereich Decks- und Rohrschlosser und die Abt. Valuta der DSR.

### SCHIFFSBESTAND DER HANDELSFLOTTE DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK

Jahr Stand	Anzahl	BRT		N	NRT		t d w	
31. Dez.	der Schiffe	Schutzdecker	Volldecker	Schutzdecker	Volldecker	Schutzdecker	Volldecker	
1952	1	917	917	503	503	1.550	1.550	
1953	2	1.420	1.420			2.300	2.300	
1954	3	7.638	7.638	3.232	3.232	10.280	10.280	
1955	9	10.242	10.242	4.312	4.312	13.280	13.280	
1956	17	13.730	13.730	5.728	5.728	17.230	17.230	
1957	21	29.230	35.283	14.758	18.567	40.967	46.827	. El
1958	31	88.750	103.884	47.811	57.454	128.006	142.656	
1959	33	120.921	147.915	66.439	83.779	179.168	205.538	
1960	47	163.999	196.775	91.421	112.509	245.164	277.394	
1961	61	201.649	238.087	111.461	134.969	298.528	334.849	
1962	82	307.241	350.423	163.932	193.512	437.412	482.450	
1963	97	369.305	421.103	195.967	231.029	528.542	584.484	ie e
1964	110	421.976	493.882	223.580	269.979	615.065	688.625	
1965	127	485.420	569.697	256.710	310.862	708.923	794.715	
1966	150	554.561	658.496	290.983	356.947	808.684	912.156	

## BEFÖRDERUNGS- UND TRANSPORTLEISTUNG DES VEB DEUTSCHE SEEREEDEREI ROSTOCK

Jahr Stand	Beförderung 1000 Tonnen	Veränderung absolut	Tonnenkilometer in Mio t/km	Veränderung absolut		Seemeilen in 1000 sm	Verände absol	
31. Dez. 1952	14,2	· -	18			13,7		
1953	49,7	+ 19,8	34	+	16	32,9	+	13,2
1954	30,4	— 19,3	46	+	12	16,4		16,5
1955 ,	136,6	+ 106,2	492	+	446	114,6	+	98,2
1956	171,3	+ 34,7	418	-	74	223,1	+	109,5
1957	369,9	+ 198,6	833	+	415	549,9	+	326,8
1958	592,3	222,4	3 738	+	2 905	730,7	+	181,2
1959	980,8	· 288,5	9 098	+	5 360	1 111,1	+	380,4
1960	1 375,3	+ 394,5	10 518	+	1 420	1 304,0	+	192,9
1961	1 593,2	+ 217,9	11 353	+	835	1 632,8	+	328,8
1962	2 745,0	+ 1 151,8	14 303	+	2 950	2 418,1	+	785,3
1963	4 614,1	+ 1869,1	20 435	+	6 132	3 166,4	+	748,3
1964	5 694,0	+ 1079,9	26,990	+	6 555	3 906,8	+	740,4
1965	6 242,5	+ 548,5	5 30 204	+	3 214	4 527,0	+.	620,2
1966	6 476,6	+ 234,	1 32 636	+	2 432	5 233,6	+	706,6



Viele Betriebsangehörige erhielten in Rostock moderne Wohnungen

Herausgeber: VEB Deutsche Seereederei Rostock

Redaktion: Dipl. oec. R. Kammrath, W. Weging, H. Papenhagen,

H. Krause, M. Peters

Gesamtredaktion: Dipl. oec. J. Buresch

Gestaltung: Karl-Heinz Kuhn

Fotos: Gaden 1, Warnowwerft-Archiv 2, DSR-Archiv 8,

Kuschel 3, Vetter 2, Schäfer 1, Riederer 2,

K. H. Müller 8, Pionier-Filmstudio 1, Schröter 1,

Klaner 1, Schlegel 1, HO Warnemünde 1

Druck: F. B. Schaffarzyk, Kühlungsborn, II 15 37 Cn 920 67

