



20 JAHRE

VEB DEUTSCHE SEEREEDEREI ROSTOCK-DDR



# Unsere Seeleute

**1952–1972**

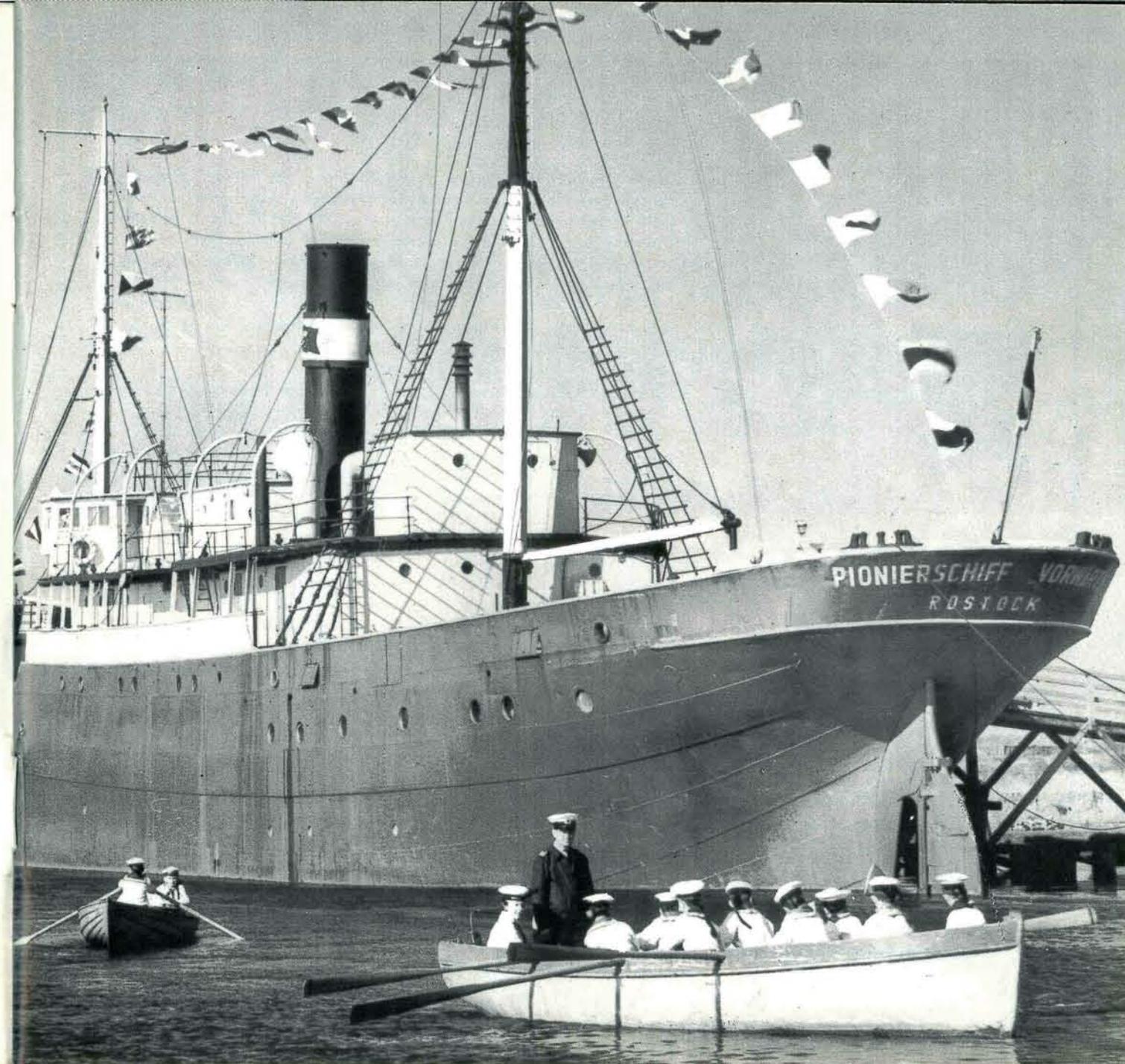
**20 Jahre  
im Dienste der  
Volkswirtschaft**

### Vom Anfang ...

Als am 7. Oktober 1949 die Deutsche Demokratische Republik gegründet wurde, hatte es den volkseigenen Betrieb (VEB) Deutsche Seereederei noch nicht gegeben. Erst ein Jahr später konnte die Deutsche Schiffsahrts- und Umschlagzentrale das erste Handelsschiff unter dem Kommando des erfahrenen Kapitäns Willy Beykirch in Dienst stellen. Es war ein Dampfer mit Kohlenfeuerung, fast 50 Jahre alt. Dennoch gab man ihm den Namen „Vorwärts“ und dachte dabei an die Zukunft. Die Sozialistische Einheitspartei Deutschlands und die Regierung der DDR hatten sie auch für die Seeverkehrswirtschaft bereits konzipiert, den planmäßigen Aufbau einer Handelsflotte beschlossen.

Am 1. Juli 1952 nahm der VEB Deutsche Seereederei Rostock (DSR) die Arbeit auf. Die „Vorwärts“ blieb nicht lange das einzige DDR-Handelsschiff. Auf der Neptunwerft in Rostock liefen als erste Dampfer die „Rostock“ und die „Wismar“ für die junge Reederei vom Stapel. Auf der Peene-Werft in Wolgast und auf der Elbwerft in Boizenburg wurde mit dem Bau von Küstenmotorschiffen begonnen, auf der Warnowwerft in Rostock-Warnemünde der erste Hochseefrachter mit einer Tragfähigkeit von 10 000 tdw (tons deadweight: Gesamttragfähigkeit des Schiffes, Ladung und Treibstoff) auf Kiel gelegt. Das war am 13. Oktober 1954. Auch die Fahrtrouten nahmen bald entsprechende Dimensionen an. Während die ersten Schiffe vorwiegend den Ostseeraum befuhren, verlangte die Entwicklung der sozialistischen Volkswirtschaft der DDR bald, den Handel wesentlich auszudehnen. Im Jahre 1957 liefen die 10 000-tdw-Frachter „Frieden“ und „Freundschaft“ erstmalig von Rostock nach Übersee aus.

Die „Vorwärts“ liegt seit 1954 in Rostock vor Anker. Sie wurde Lehrstätte der Arbeitsgemeinschaft „Junge Matrosen“ der Pionierorganisation „Ernst Thälmann“ und erinnert an den schweren Anfang. Die meisten der 28 Besatzungsmitglieder des ersten DDR-Schiffes fahren heute als Kapitäne und Leitende Ingenieure auf modernen Frachtern der DSR.

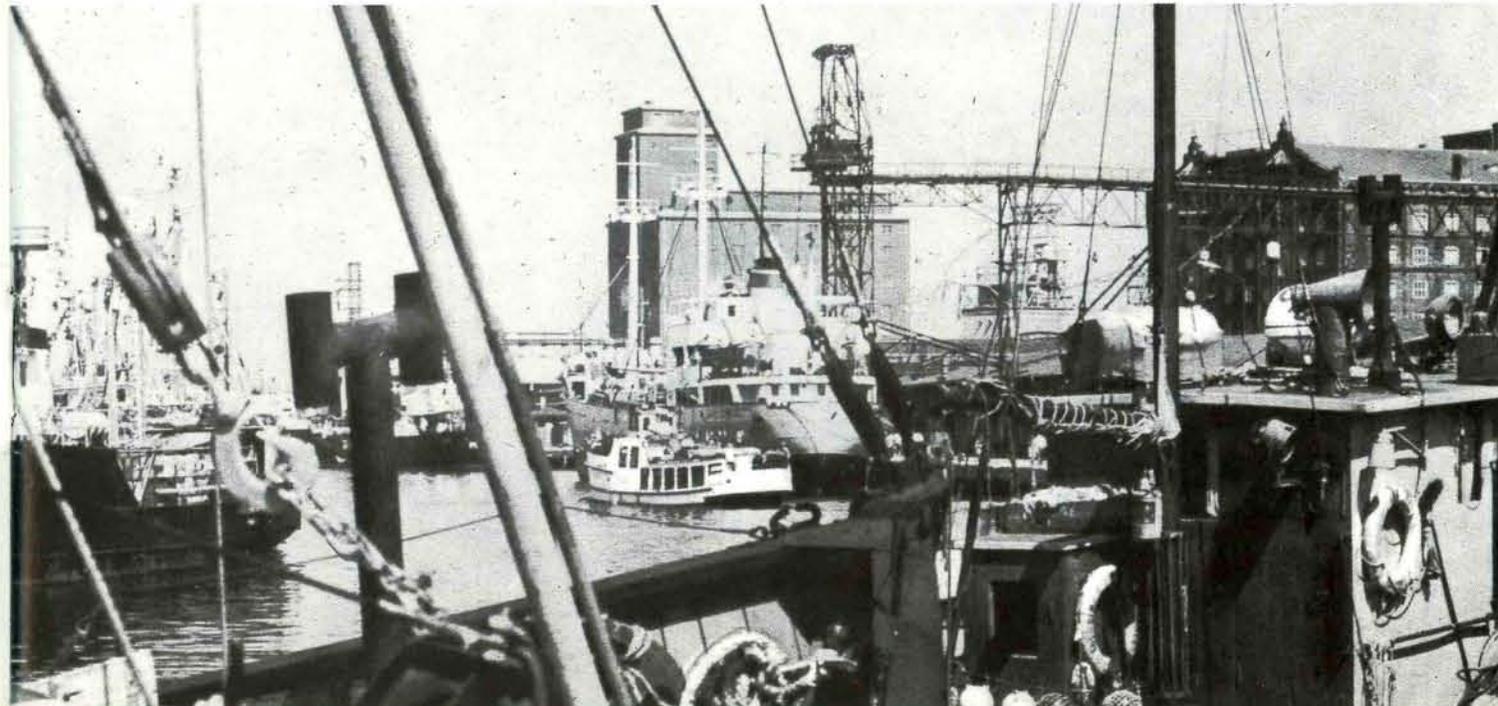
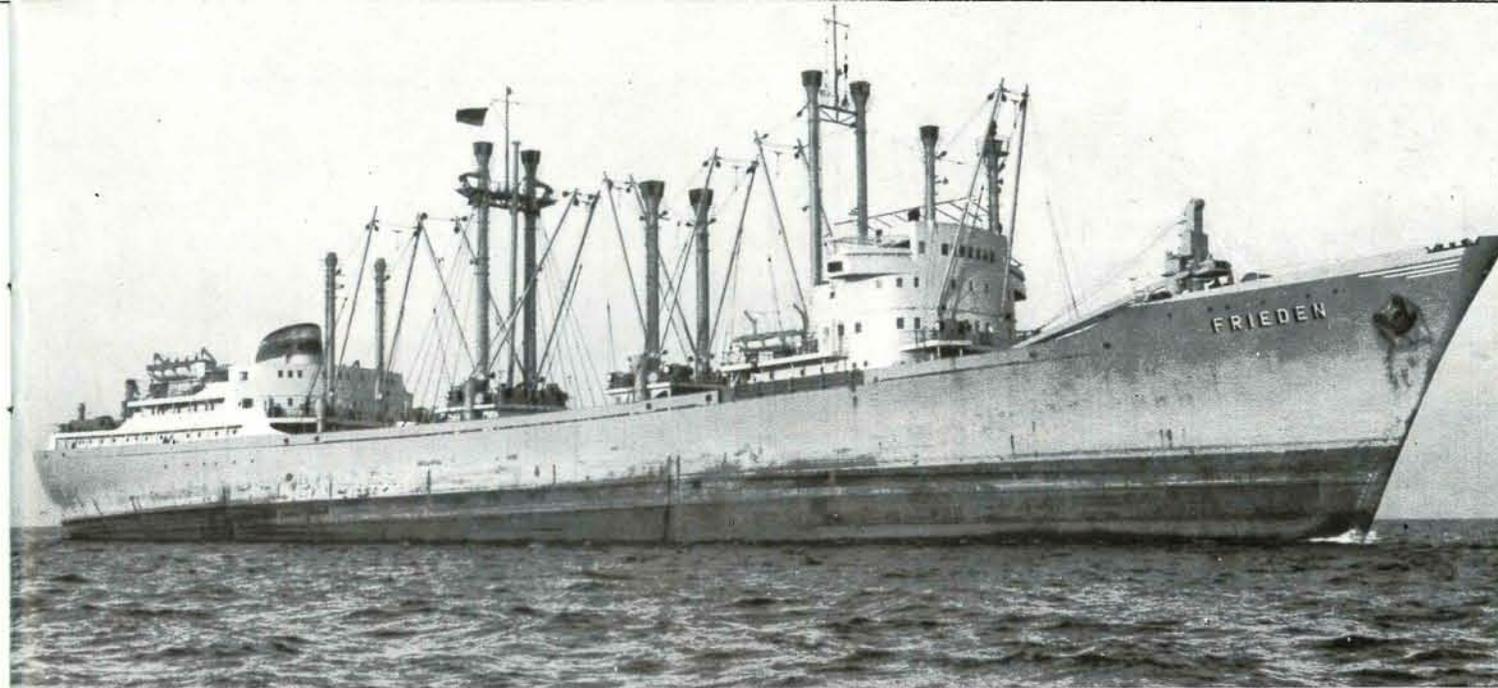


### Vom Aufbau . . .

Die rasche Zunahme des Außenhandels, die mit der kontinuierlichen Entwicklung des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Lebens der DDR verbunden war, erforderte immer höhere Transportleistungen. Der V. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands im Jahre 1958 beschloß daher, den Aufbau der Hochseeflotte zu beschleunigen. Bis 1965 sollte ihre Kapazität von 140 000 auf 480 000 tdw steigen. In der Folge der Entwicklung lag das Ergebnis weit über dem Ziel, denn 1965 hatte die Flotte 6,2 Millionen Tonnen Güter transportiert und eine Kapazität von 798 000 tdw erreicht.

Ein wesentlicher Faktor für diesen Erfolg war allerdings, daß die Werktätigen in den Schiffbaubetrieben der DDR ebenfalls große Leistungen vollbracht hatten. Von der Warnowwerft in Rostock-Warnemünde wurden im zweiten Halbjahr 1959 vier Frachtschiffe übergeben. Mit dem Typ „Frieden“ lieferte die Werft nun auch ein Frachtmotorschiff mit weitgehend automatisiertem Schiffsbetrieb, das die Arbeit an Bord fühlbar leichter machte.

Die Leistungen der Werktätigen in der Schifffahrt fanden in der ganzen DDR Anerkennung. Um die vom V. Parteitag abgesteckten hohen Ziele für die Hochseeflotte erreichen zu helfen, entwickelte die Belegschaft des kosmetischen Betriebes „Steckenpferd“ in Radebeul bei Dresden eine Initiative, die überall begeistert aufgegriffen wurde. Es ging darum, durch zusätzliche Exporte ein Handelsschiff zu finanzieren. Die Radebeuler lösten eine Bewegung aus, die den Ankauf mehrerer Schiffe aus dem Ausland ermöglichte.



### Von der Beständigkeit . . .

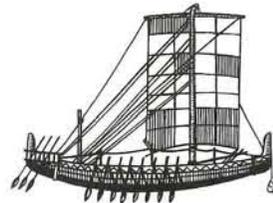
Der Aufbau der Handelsflotte ging planmäßig weiter. Die Anzahl der Schiffe hatte sich auf 50 erhöht. Die Heimathäfen Wismar, Rostock und Stralsund mußten sich der Entwicklung anpassen und Maßnahmen treffen, um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden.

Es wurde damit begonnen, die Fahrwasser zu vertiefen und die Kaianlagen zu verlängern. Dadurch konnte die Umschlagkapazität erhöht werden. Dennoch reichte sie nicht aus. Deshalb wurde in Rostock-Petersdorf der neue Überseehafen gebaut. Am Vorabend des 1. Mai 1960 löschte hier der erste Stückgutfrachter am Stückgutkai seine Ladung. Es war ein Schiff der Deutschen Seereederei, MS „Schwerin“.

Seit Ende der 50er Jahre strebte der VEB Deutsche Seereederei, der bis dahin überwiegend Trampschiffahrt betrieben hatte, verstärkt die Linienschiffahrt an. Die Gemeinschafts-Liniendienste zwischen der DDR und Finnland, der UdSSR und der VAR wurden nach Westafrika ausgedehnt und eigene Liniendienste zwischen der DDR und Ostafrika, Indien/Pakistan und Indonesien vorbereitet.

Gegenwärtig unterhält der VEB Deutsche Seereederei **Liniendienste** nach:

- UdSSR
- Finnland
- Großbritannien London
- Großbritannien Hull/Goole
- Nordlevante
- Albanien
- Südlevante
- ARÄ
- Westafrika (Uniafrica)
- Ostafrika/Rotes Meer (Baltafrica)
- Indien/Pakistan/Bangla Desh
- Kuba (Cubalco)
- Mexiko
- Adria/Westasiatischer Golf
- Südostasien
- Fernost
- Südamerika (Baltamerica)
- Demokratische Republik Vietnam



sowie Gemeinschaftsliniendienste mit:

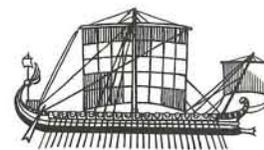
United Arab Maritime Co., Alexandria in der Relation Wismar – Alexandria; Polskie Linie Oceaniczne, Gdynia, Estonian Shipping Company, Tallinn, in der Relation Rostock/Szczecin – Westeuropa – Westafrika; Polskie Linie Oceaniczne, Gdynia, in der Relation Europa – Ostafrika; Latvian Steamship Company Riga in der Relation Rostock – Sowjetunion (Ostseehäfen); Baltic Steamship Company, Leningrad, und Polskie Linie Oceaniczne, Gdynia, in der Relation Europa – Ostküste Südamerika; Czechoslovak Ocean Shipping, Prag, Polska Zegluga Morska, Szczecin, und Empresa Consolidada Navegacion Mambisa, Havanna; Finska Angfartygs Aktiebolaget, Helsinki, in der Relation Rostock – Finnland.

Der VEB Deutsche Seereederei Rostock ist weiterhin in bedeutenden internationalen Schifffahrtsorganisationen und Konferenzen vertreten:

„International Shipowners-Association“ (INSA),  
„Baltic and International Maritime Conference“ (BIMCO),  
„Permanent International Association of Navigation Congress“ (PIANC),  
„India/Pakistan Conferences“,  
„Ceylon Continental Conference“,  
„Europe Argentine Freight Conference“,  
„Argentine Europe Freight Conference“,  
„Brazil Europe Freight Conference“,  
East Africa Conference (E.A.C.)



1962 – der bescheidene Anfang mit dem Dampfer „Vorwärts“ lag nun zehn Jahre zurück. In dieser Zeit war eine international anerkannte, leistungsfähige Handelsflotte der DDR entstanden, in der Welt als „DSR-Lines“ bekannt geworden. Neben der Tramp-Schifffahrt nach fast allen Häfen und den Liniendiensten entwickelte sich ab 1958 die Tank-Schifffahrt. Sie führte über die Nord- und Ostsee, nach dem Schwarzen und dem Roten Meer,

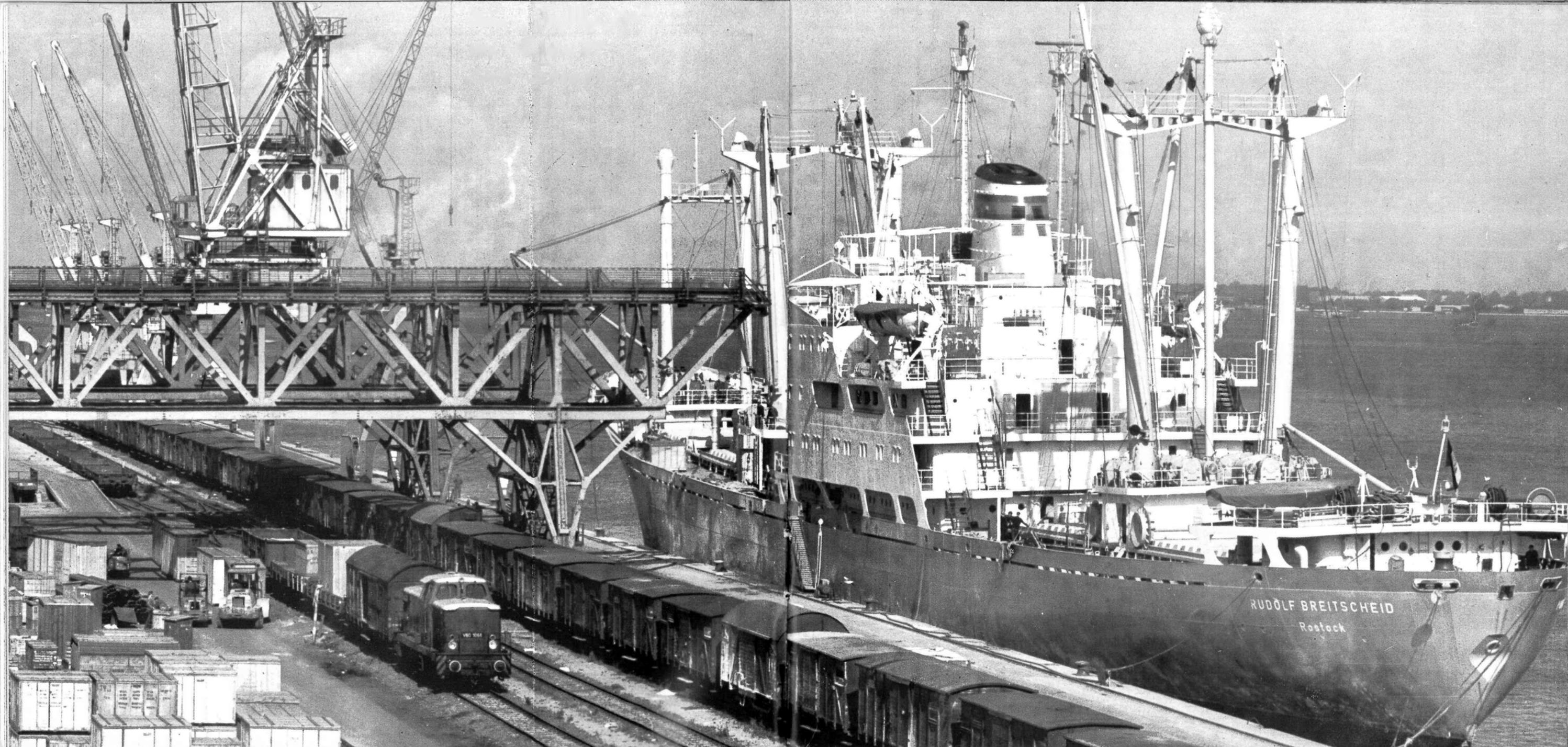


dem Persischen Golf und nach Japan. 1960 hatte die Passagierschifffahrt auf der Nord- und Ostsee, auf dem Nordmeer, dem Schwarzen Meer, dem Mittelmeer und dem Karibischen Meer eingesetzt. Nun begann die Massengut-Schifffahrt auf der Nord- und Ostsee, der Barentssee, dem Schwarzen Meer, nach Nordamerika und nach Westafrika. Im gleichen Jahr wurde auch die Kühlschifffahrt nach Westafrika sowie nach Mittel- und Südamerika aufgenommen. Zur gleichen Zeit konnte die Deutsche Seereederei von der Warnowwerft in Rostock-Warnemünde mit dem 10 000-tdw-Frachter „Edgar André“ das erste von 15 Schiffen einer weiter verbesserten Serie in Empfang nehmen. Außerdem wurde das Fracht- und Lehrschiff „J. G. Fichte“ in Dienst gestellt, und das „Haus der Schifffahrt“ konnte seiner Bestimmung übergeben werden. Es wurde zu einem neuen Wahrzeichen der Stadt Rostock. Alljährlich kommen zur Ostseewoche Gäste aus den Anliegerstaaten der Ostsee, aus Norwegen und Island nach Rostock. Dabei gilt das besondere Interesse der ausländischen Besucher immer wieder der See- und Hafenwirtschaft, die sich gleichermaßen gut entwickelten, ein Spiegelbild des gesunden wirtschaftlichen Aufschwungs der DDR insgesamt, der sich nicht zuletzt in einer regen Handelstätigkeit ausdrückt.

#### Von neuen Wegen . . .

Obwohl auf den automatisierten und teilautomatisierten Schiffen die körperlich anstrengendsten Arbeiten beseitigt wurden, war traditionell jegliche Arbeit auf Schiffen den Männern vorbehalten. Das war auch in den ersten Jahren beim VEB Deutsche Seereederei so. Erstmals wurde 1961 mit dieser Tradition gebrochen. Trotz einiger Vorbehalte von seiten der Schiffsbesatzung fuhr eine Frau als Steward zur See. Sie meisterte die Aufgaben ebenso wie ihre männlichen Berufskollegen und tat so den ersten Schritt, um die Vorurteile gegen die Anwesenheit von Frauen im Bordbetrieb abzubauen.

Bald arbeiteten mehr Frauen an Bord unserer Handelsschiffe, zunächst als Bäcker, Zahlmeister oder als Schiffsköchinnen. Auf das Leben der Besatzungen wirkte sich die neue Zusammensetzung positiv aus. Die Frauen nahmen erheblichen Einfluß auf die



RUDOLF BREITSCHIED  
Rostock

Entwicklung der Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord, trugen zur Verbesserung der Umgangsformen bei und förderten die Herausbildung sozialistischer Moralbegriffe. Darüber hinaus konnten sie – nun aus eigener Erfahrung – mitsprechen bei der Konstruktion und dem Bau neuer Schiffe auf den Werften der DDR und helfen, die ökonomische Effektivität der Arbeit des Betriebes ständig zu erhöhen.

Daß die Deutsche Seereederei mit der Einbeziehung der Frauen in die Schifffahrt einen richtigen Schritt getan hat, beweisen nicht zuletzt Zahlen. Im Jahre 1971 waren bereits über 500 Frauen erfolgreich in der Handelsflotte des Betriebes tätig.

#### Von der Leistungsfähigkeit . . .

Mit dem Linienfrachter „Wilhelm Florin“ stellte die Deutsche Seereederei ihr 100. Schiff und mit dem 23 543-tdw-Bulkcarrier „Thale“ am 7. Oktober 1964, dem Tag der Republik, ihr seinerzeit größtes Schiff in Dienst. Der VEB Deutsche Seereederei Rostock rückte damit zu den leistungsfähigsten Schifffahrtsunternehmen in Europa auf. Die Liniendienste, fünf in der Nord- und Ostsee, je zwei nach dem Mittelmeer und nach Afrika, je eine nach Mittelamerika und nach Asien, hatten sich auf elf erhöht. Die Handelsflotte der DDR war in der internationalen Schifffahrt zu einem Begriff geworden. In 70 Ländern wurden über 300 Häfen angefahren. Die Schiffe hatten eine Tragfähigkeit von 701 627 tdw erreicht. Der Fleiß und die Einsatzbereitschaft der Werft- und Hafenarbeiter sowie der Seeleute hatten sich gelohnt. Es war ihnen gelungen, die Aufgaben, die dem seeseitigen Handel im Rahmen der Volkswirtschaft der DDR zufielen, zu lösen.

Der VII. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands im Jahre 1966 entwickelte das Programm für die weitere Vervollkommnung der sozialistischen Gesellschaftsordnung in der DDR. Aus dem Wachstum des wirtschaftlichen Volumens und der damit verbundenen regeren Handelstätigkeit leiteten sich folgerichtig die Aufgaben für die Seeverkehrswirtschaft ab. Es wurde vorgesehen, die Flottenkapazität im Verlaufe des neuen Fünfjahresplans zu verdoppeln. Das erforderte von allen in der Seeverkehrswirtschaft Beschäftigten höchste Anspannung. Noch im selben Jahr



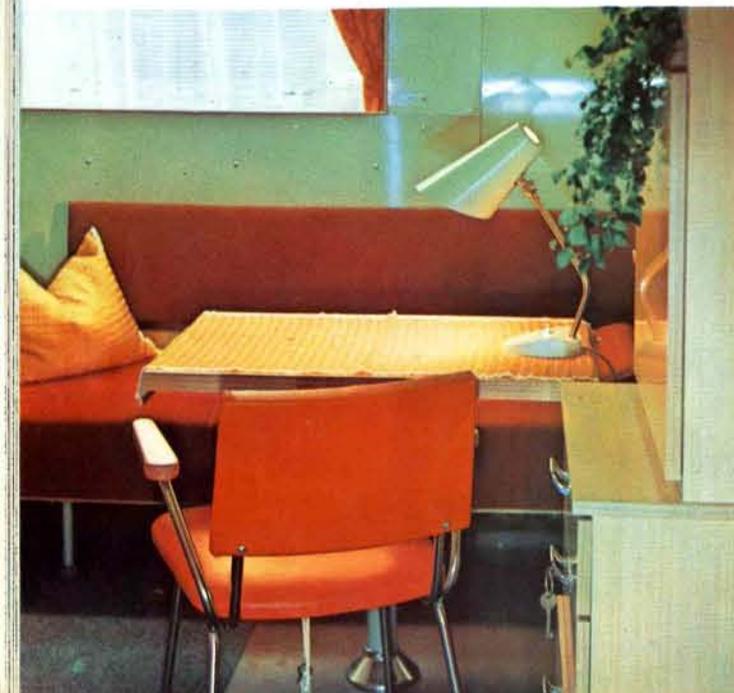
wurde das 150. Schiff in Dienst gestellt. Zwei neue Schiffstypen, die als Kühl- und Holzfrachtschiffe genutzt wurden, waren entwickelt worden. Drei weitere Liniendienste wurden eingerichtet, so daß jetzt bereits 14 Liniendienste planmäßig funktionierten. Die hohe Abfahrtdichte beeinflusste die Transportdauer günstig und ließ die Seereederei Rostock zu einem gesuchten Schiffsverkehrsunternehmen für die Märkte der Welt werden. Im Jahre 1967 konnte der VEB Deutsche Seereederei Rostock seinen 15. Geburtstag feiern. In diesen anderthalb Jahrzehnten war die Handelsflotte der DDR zu einem national und international beachtenswerten Faktor geworden. Sie hatte geholfen, das politische und wirtschaftliche Gewicht und Ansehen der DDR zu stärken und dem Arbeiter-und-Bauern-Staat auf deutschem Boden auch im Ausland einen guten Ruf zu sichern. Alle Mitarbeiter, vor allem aber die Schiffsbesatzungen, haben dazu beigetragen. Ihr stets vorbildliches Verhalten trug maßgeblich dazu bei, daß Schiffe mit der DDR-Flagge als zuverlässig, sicher und schnell geachtet werden.

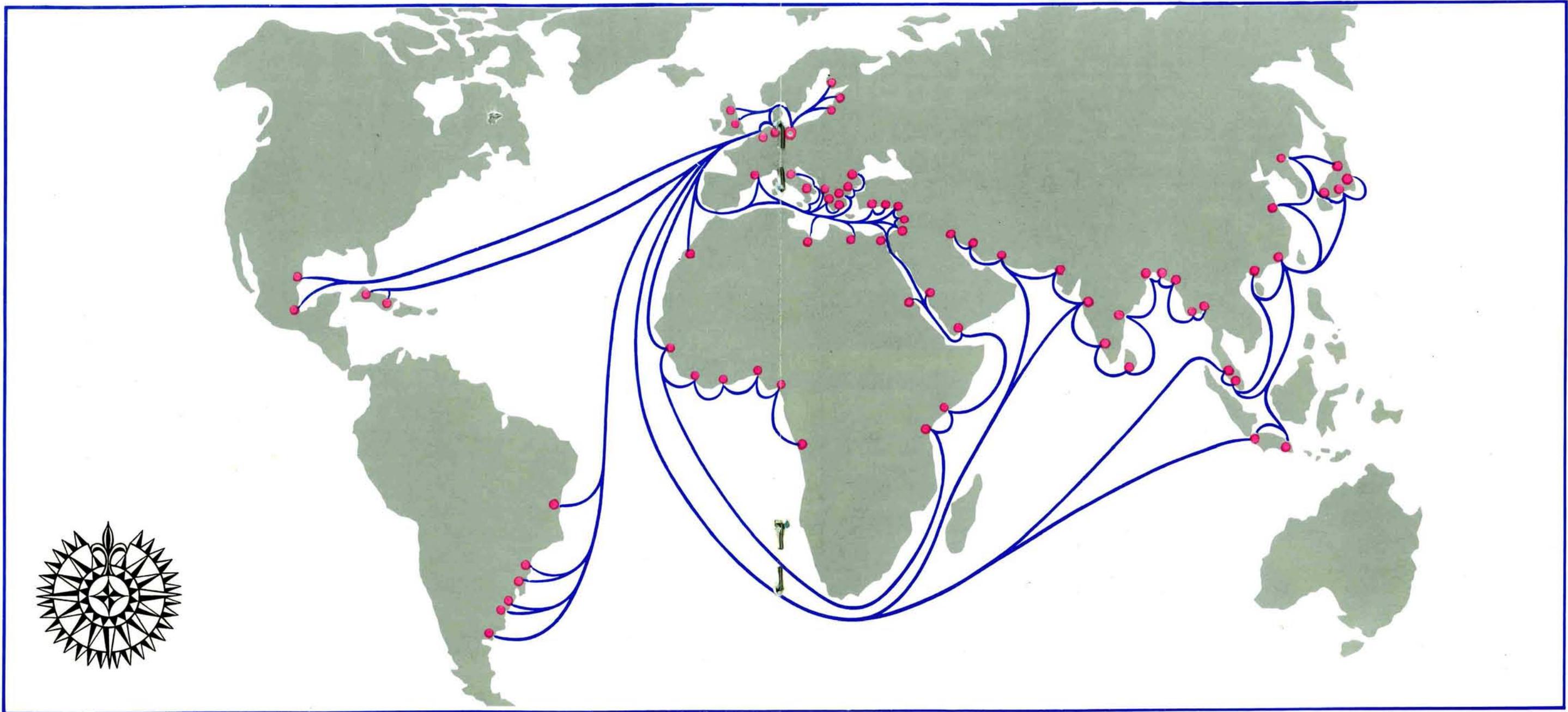
Mit den neuen Schiffen vom Typ XD konnten die hohen Anforderungen noch besser bewältigt werden. Die XD-Serie wurde von der Warnowwerft in Rostock-Warnemünde als dritte Ausgabe der 10 130-tdw-Linienfrachter gebaut. Nach MS „Rostock“ wurden 15 weitere Schiffe dieses Typs übernommen. Sie bieten einen 16- bis 24stündigen wachfreien Maschinenbetrieb. Mit dem vierten Schiff dieser Serie, dem Linienfrachter „Blankenburg“, überschritt die Deutsche Seereederei im November 1967 die Kapazitätsgrenze von 1 Million tdw.

#### Vom Lernen . . .

Das zweite Jahrzehnt begann für den VEB Deutsche Seereederei mit guten Voraussetzungen. Von den Lehrschiffen kamen Vollmatrosen, theoretisch und in der Praxis auf ihren Beruf vorbereitet, der im Jahre 1956 als Lehrberuf anerkannt wurde. Schiffsjungen wurden nicht mehr gemustert, statt dessen junge Menschen auf den Fracht- und Lehrschiffen „Heinrich Heine“, „Theodor Körner“ und „J. G. Fichte“ von erfahrenen Kapitänen und Offizieren mit pädagogischen Fähigkeiten zu Matrosen ausgebildet, die den vielseitigen Bordbetrieb beherrschten. Die Ree-







derei fördert bewußt das selbständige Denken und das Verantwortungsbewußtsein der Jugendlichen an Bord der Hochseeschiffe; so beauftragt sie Jugendkollektive, während einer Reise bestimmte technische Probleme an Bord zu untersuchen. Die Lösungen werden als Neuerervorschläge behandelt und auf der Messe der Meister von morgen der Allgemeinheit zugänglich gemacht.

Neue Formen und Methoden der Aus- und Weiterbildung der Schiffsoffiziere werden gegenwärtig in Auswertung der 3. Hochschulreform an der Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow durchgesetzt. Diese Ausbildung entspricht den Forderungen unserer Seeschifffahrt und bereitet die Offiziere unserer Handelsflotte auf ihren Einsatz auf Schiffen vor, die mit modernster Technik ausgestattet sind.

Das gemeinsame sachkundige Handeln der gesamten Besatzung erhöhte die Sicherheit und half Arbeitsunfälle, Havarien und Transportschäden vermeiden.

#### Von Aktivitäten und neuen Maßstäben . . .

1968 – mit dem 45 080-tdw-Tanker „Wolfen“ stellte die Deutsche Seereederei ihr nunmehr größtes Schiff in Dienst. Die Anzahl der teilautomatisierten Schiffe erhöhte sich weiter. Auf der Mathias-Thesen-Werft in Wismar taufte Anne Joliot den neuen modernen Afrika-Frachter auf den Namen des französischen Gelehrten und ersten Präsidenten des Weltfriedensrates „Frédéric Joliot-Curie“. Allzeit gute Fahrt wünschte dem Schiff zugleich der Kandidat des Politbüros und 1. Sekretär der Bezirksleitung Rostock der SED, Harry Tisch, der häufig Gast auf den Werften und in den Häfen der DDR sowie bei der Deutschen Seereederei ist. 169 Schiffe mit einer Kapazität von 1,2 Millionen tdw standen jetzt zur Verfügung, um den Außenhandel der DDR seeseitig abzuwickeln. Die Geschichte des VEB Deutsche Seereederei ist engstens mit dem Wachsen und Werden des ersten sozialistischen Staates auf deutschem Boden verbunden. Ende der 60er Jahre setzte eine Welle diplomatischer Anerkennungen der DDR ein, die teilweise durch langjährige Handelsabkommen, Handelsvertretungen usw. vorbereitet worden waren. Das inter-



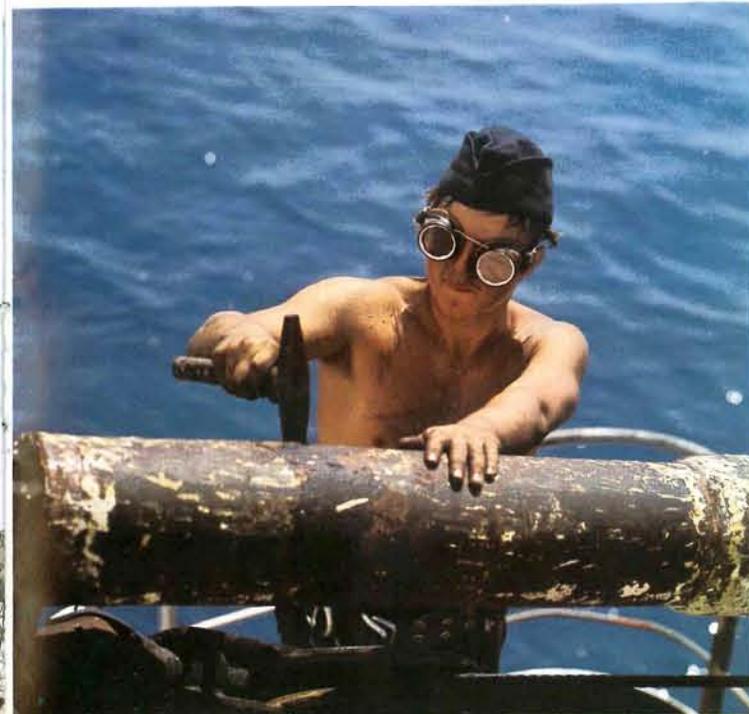
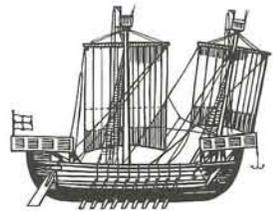
nationale Ansehen der DDR führte zu neuen Aktivitäten im Welt-  
handel und stellte an die Seeverkehrsbetriebe höhere Anforderun-  
gen. In sechs internationalen Schifffahrtsorganisationen sind  
sie gleichberechtigte Mitglieder. Die Deutsche Seereederei ge-  
hört der Schifffahrtsorganisation „Baltic and International Asso-  
ciation of Navigation Congre ses“ (BIANC) und der „India-Pa-  
kistan-Conferences“ an. Sie arbeitet ständig mit über 300 Fir-  
men in mehr als 70 Ländern zusammen. Ihre Interessen wahren  
eigene Auslandsvertretungen, davon acht in Übersee.

Um die Leitung des Betriebes straffer zu organisieren, wurden  
Flottenbereiche gebildet, die sich speziell mit den Routen Asien/  
Amerika, Afrika, Mittelmeer, Nord- und Ostsee, mit der Spezial-  
schifffahrt und der Passagierschifffahrt befassen.

Zu Anfang des Jahres 1970 gab der VEB Deutsche Seereederei  
den Flottenbereich Spezialschifffahrt mit 4 Kühl- und Frachtschif-  
fen, 11 Bulkcarriern, 8 Tankern und 2 Erzschiffen an den VEB  
DEUTFRACHT in Rostock ab. Dieses jüngste Schifffahrtsunter-  
nehmen der DDR übernahm von nun an den seewärtigen Trans-  
port aller Spezial- und Massengüter für die Volkswirtschaft der  
DDR.

Rationalisierung – das bedeutet für das Transportwesen Con-  
tainerverkehr. Höhere Arbeitsproduktivität, weil Arbeitskräfte  
eingespart werden können, ist möglich. Dieser Umstand bewog  
die Sozialistische Einheitspartei und die Regierung der DDR, die  
Durchsetzung des Containertransports für den Zeitraum bis 1980  
zu einer vorrangigen Aufgabe der gesamten Volkswirtschaft zu  
erklären.

1968 fiel der Startschuß. Nachdem am 30. Juni 1968 der erste  
Containerzug im Überseehafen Rostock abgefertigt worden war,  
trat am 8. November desselben Jahres MS „Falke“, ein umgeba-  
tes Frachtmotorschiff, seine erste Reise als Containerschiff an.  
Es konnte je Reise 32 Container zu 20 Fuß befördern. Im Jahre  
1969 transportierte MS „Falke“ gemeinsam mit dem Schwesterschiff  
MS „Pinguin“ rund 3000 Container auf der Linie Rostock –  
London – Tilburg. Im selben Jahr wurde der Hafen Hamburg in  
den Verkehr einbezogen. 1970 konnten die ersten speziellen Con-  
tainer-Küstenmotorschiffe in Dienst gestellt werden. Sie können



41 Container zu 20 Fuß laden. Vom VEB Elbewerft Boizenburg gebaut, sind die Container-Küstenmotorschiffe sehr rationell eingerichtet. 24 Stunden ohne Wache arbeitet der Maschinenraum, der von der Brücke aus ferngesteuert wird. Da alle wichtigen Kontrolldaten automatisch zur Brücke signalisiert werden, reicht ein Mitglied der siebenköpfigen Besatzung aus, um die Maschinen und Aggregate zu überwachen.

Der Automatisierungsgrad der Flotte, seit 1965 um fast 100 Prozent angestiegen, wird in den nächsten Jahren ebenfalls weiter ansteigen. 170 moderne Schiffe mit mehr als einer Million tdw befahren im Jahre 1972 alle Meere der Welt und laufen 400 Häfen in 70 Ländern an. Die meisten von ihnen sind an die 20 planmäßig funktionierenden Liniendienste angeschlossen.

#### Von Freundschaft und Zusammenarbeit . . .

Zwischen der Schifffahrt der UdSSR und der DDR bestehen besonders enge Beziehungen. Die Grundlage dafür bildet die herzliche Freundschaft, die beide Länder miteinander verbindet. Für den VEB Deutsche Seereederei Rostock wurde sie vom ersten Tage seines Bestehens an fühlbar. So konnte die „Vorwärts“ mit Hilfe und Unterstützung der sowjetischen Freunde in Dienst gestellt werden, und ihre erste Reise führte in die Sowjetunion. Später wurden Schiffe auf DDR-Werften aus sowjetischem Stahl gebaut. Die Gemeinsamkeit der politischen Interessen der beiden sozialistischen Partner führte in den folgenden Jahren zu echten Freundschaftsbeziehungen, die sich in gegenseitigen Erfahrungsaustauschen, Treffen und schließlich in Freundschaftsverträgen des VEB Deutsche Seereederei mit sowjetischen Reedereien äußerten. So haben die Besatzungen des Holzfrachters der DDR MS „Hellerau“ und MS „Suchunaless“ von der Nordmeerreederei Archangelsk ebenso wie die Besatzungen vieler Schiffe der DDR und der UdSSR, einen Freundschaftsvertrag abgeschlossen. Sie tauschen regelmäßig Erfahrungen aus und treffen sich in gemütlicher Familien- oder Kollegenrunde. Immer mehr feste Freundschaftsbande werden dabei geknüpft, zwischen Seeleuten und Schiffsbesatzungen, aber auch mit Betrieben und Schulen.

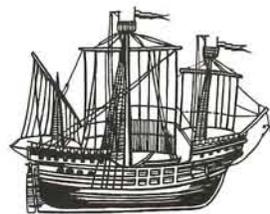


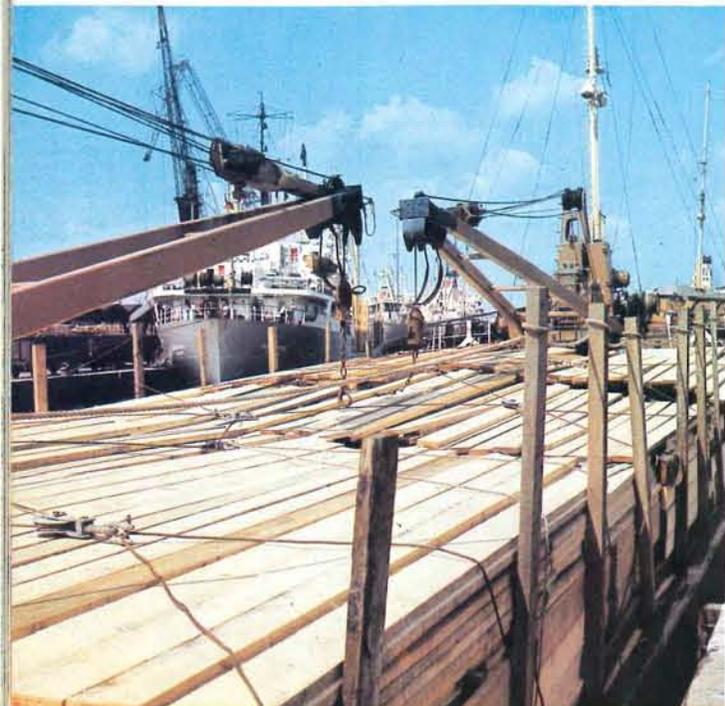
Das Besatzungskollektiv des MS „Karlshorst“ vermittelte zum Beispiel die Verbindung zwischen dem Sägewerk in Archangelsk und in Grevesmühlen. Es wurde als erste Schiffsbesatzung mit der goldenen Ehrennadel der Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft ausgezeichnet. In jüngster Zeit werden auch die Wirtschaftspläne der DDR und der UdSSR aufeinander abgestimmt, um die Aufgaben, die beiden Staaten in der sozialistischen Staatengemeinschaft erwachsen, besser lösen zu können. Wenn heute allein auf dem Seewege jährlich fünf Millionen Tonnen Güter aller Art, vor allem Rohstoffe, Lebensmittel und Industriewaren, transportiert werden, so sollen es im Jahre 1975 sieben Millionen Tonnen Güter sein, die Handelsschiffe der UdSSR und der DDR nach koordinierten Verträgen gemeinsam befördern. In deutsch-sowjetischer Zusammenarbeit wurden bedeutende Frachtmärkte erforscht und kürzere Umschlagzeiten erreicht. Die Entladezeiten von Holz zum Beispiel sanken fast um zwei Drittel, seit es in den sowjetischen Häfen paketierte verladen wird.

#### Von der Sorge um den Menschen . . .

Die Deutsche Seereederei bemüht sich seit dem ersten Tag ihres Bestehens darum, die Arbeits- und Lebensbedingungen für alle Beschäftigten des Betriebes, vor allem aber für die Seeleute, ständig zu verbessern. Dazu gehört maßgeblich die soziale und kulturelle Betreuung. Eine neue Qualität der Arbeit auf diesem Gebiet stellt zweifellos das Betreuungszentrum dar, das im Mai 1971 gebildet wurde und seitdem alle sozialen und kulturellen Belange der Seeleute und ihrer Familien wahrnimmt.

Eine wesentliche Seite ist die kulturelle Betreuung an Bord. Die Seeleute sollen auf den Reisen ihren Interessen nachgehen, sich weiterbilden und ihr Hobby betreiben können. Auf vielen Schiffen wurden Fotolabors eingerichtet und Filmvorführreinrichtungen installiert. An Bord befinden sich Rundfunk-, Fernseh- und Tonbandgeräte. Mehr als 2000 Filmkopien und über 10 000 Tonbänder sorgen für Unterhaltung auf den Schiffen der DSR. Je nach Fahrtroute und Besatzungsstärke werden 50 bis 500 Bücher mit auf die Reise genommen.



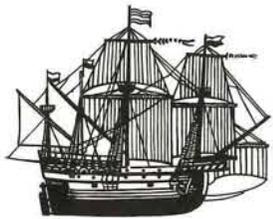


Immer mehr Seeleute führen Tagebuch, schreiben Reiseberichte, verfassen Kurzgeschichten und Gedichte. Schriftsteller leiten sie dabei an. Viele Seeleute malen, basteln und schnitzen in ihrer Freizeit.

In Rostock und in Wismar verfügt der VEB Deutsche Seereederei über zwei modern eingerichtete Seemannsheime. Besonders das 1970 übergebene „Haus Sonne“ ist mit seinen vielfältigen gastronomischen und gesellschaftlichen Einrichtungen vorbildlich für die Betreuung der Seeleute an Land geeignet. Mit 352 Betten, einer Gaststätte mit 180 Plätzen, einer Hausbar, einer Mokkabar, einem Fernsehraum sowie einem Lesezimmer ausgestattet, ermöglicht „Haus Sonne“ vor allem den Seeleuten, die nur kurze Zeit im Hafen von Rostock bleiben, mit ihren Familienangehörigen zusammenzutreffen und bei Hotelkomfort billig zu wohnen. Gleichzeitig bemüht sich die Leitung des Hauses darum, den Seeleuten bei der Inanspruchnahme notwendiger Dienstleistungen, wie Reparaturen und ähnlichem, behilflich zu sein. Im Haus befindet sich ferner eine Zahnbehandlungsstation. Da auch das Betreuungszentrum im „Haus Sonne“ untergebracht ist, lassen sich viele Bedürfnisse an Ort und Stelle ermitteln und befriedigen.

Einen wichtigen Platz in der sozialen Arbeit der DSR nimmt die Familienpolitik ein. So bemühen sich Betriebsleitung und Gewerkschaft sehr um die Erweiterung der betrieblichen Urlaubsplatzkapazitäten, um den besonderen, zeitgebundenen Bedingungen der Seeleute besser Rechnung tragen zu können. Gegenwärtig bieten die Gewerkschaften jährlich 1250 Ferienreisen in FDGB-Heimen an. Im betrieblichen Erholungszentrum in Rerik an der Ostseeküste können weitere 1000 Mitarbeiter mit ihren Familienangehörigen Urlaub machen. Etwa 400 Kinder von Mitarbeitern der DSR fahren jährlich in ein betriebseigenes Ferienlager.

Zur täglichen sozialen Betreuung der Familien unterhält der VEB Deutsche Seereederei eine Kinderkrippe, der ein Kindergarten angeschlossen ist. Diese Einrichtung in der Rostocker Südstadt bietet 260 Kindern Platz. Die gleiche Kapazität hat eine weitere Kinderkrippe mit Kindergarten, die im Stadtteil Evershagen fertiggestellt wird. Um den Seemannsfrauen hin und wieder die Mitreise mit ihren Männern zu erleichtern, richtet die DSR ein Kinderheim mit 50 Plätzen ein.



## Schiffsliste per 31. 12. 1972

	Baujahr	BRT	tdw	Passagiere
<b>Passagierschiff</b>				
MS „Völkerfreundschaft“	1948	12 442	—	549
<b>Lehrschiffe</b>				
MS „J. G. Fichte“	1950	9 331	11 942	8
MS „G. Büchner“	1951	11 060	9 274	—
MS „Freiligrath“	1953	7 312	7 308	38
<b>Schnellfrachtschiffe</b>				
MS „Karl Marx“	1971	abt. 11 023	12 642	8
MS „Friedrich Engels“	1972	abt. 11 023	12 643	8
<b>Frachtschiffe Typ XD</b>				
MS „Rostock“	1967	8 810	10 080	6
MS „Quedlinburg“	1967	8 810	10 080	6
MS „Boizenburg“	1967	8 810	10 080	6
MS „Altenburg“	1967	8 810	10 080	6
MS „Naumburg“	1967	8 810	10 080	6
MS „Blankenburg“	1967	8 810	10 080	6
MS „Eilenburg“	1967	8 810	10 080	6
MS „Bernburg“	1967	8 810	10 080	6
MS „Schwarzburg“	1968	8 810	10 080	6
MS „Oranienburg“	1968	8 812	10 080	6
MS „Ronneburg“	1968	8 812	10 080	6
MS „Meyenburg“	1968	8 812	10 080	6
MS „Nienburg“	1969	8 584	10 080	6
MS „Freyburg“	1969	8 600	10 150	6
MS „Magdeburg“	1970	8 529	10 150	6
MS „Neubrandenburg“	1970	8 529	10 150	6
<b>Frachtschiffe Typ X</b>				
MS „Edgar André“	1962	8 002	10 300	—
MS „Ernst Schneller“	1963	8 003	10 300	—
MS „Werner Seelenbinder“	1964	8 003	10 300	—
MS „Wilhelm Florin“	1964	8 003	10 300	—
MS „Rudolf Breitscheid“	1964	7 993	10 288	—
MS „Anton Saefkow“	1965	7 993	10 419	—
MS „Bernhard Bästlein“	1965	7 992	10 419	—
MS „Lilo Herrmann“	1965	7 992	10 477	—

## Schiffsliste per 31. 12. 1972

	Baujahr	BRT	tdw	Passagiere
MS „Heinz Kapelle“	1965	7 992	10 477	—
MS „Albin Köbis“	1966	7 991	10 467	—
MS „Max Reichpietsch“	1966	7 988	10 467	—
MS „John Schehr“	1966	7 986	10 500	—
MS „Georg Schumann“	1966	7 986	10 500	—
MS „Mathias Thesen“	1966	7 986	10 500	—
<b>Frachtschiffe Typ IV</b>				
MS „Frieden“	1957	9 646	13 000	12
MS „Freundschaft“	1957	9 647	13 000	12
MS „Berlin“	1958	9 642	13 000	12
MS „Erfurt“	1959	9 659	13 000	12
MS „Leipzig“	1959	9 644	13 000	12
MS „Halle“	1959	9 632	13 000	12
MS „Schwerin“	1959	9 632	13 000	12
MS „Karl-Marx-Stadt“	1960	9 632	13 000	12
MS „Gera“	1960	9 632	13 000	12
MS „Halberstadt“	1961	9 632	13 000	12
<b>Frachtschiffe Typ Afrika</b>				
MS „Wismar“	1969	5 969	6 950	8
MS „Sonneberg“	1969	5 717	6 950	8
MS „Wittenberg“	1969	5 711	6 950	8
MS „F. J. Curie“	1970	5 710	6 950	8
MS „Stollberg“	1970	5 711	6 950	8
MS „Fürstenberg“	1971	5 711	6 950	8
MS „Eichsfeld“	1967	6 224	7 770	8
MS „Prignitz“	1967	6 228	7 770	8
MS „Fläming“	1967	6 228	7 770	8
<b>Trockenfrachtschiffe</b>				
MS „Altmark“	1959	4 734	7 756	—
MS „Bode“	1959	3 902	5 858	6
MS „Darß“	1953	2 806	5 185	—
MS „Elbe“	1953	2 815	5 140	2
MS „Elster“	1952	2 445	3 962	6
MS „Havel“	1958	3 771	5 477	—
MS „Hiddensee“	1956	5 076	7 315	2

## Schiffsliste per 31. 12. 1972

	Baujahr	BRT	tdw	Passagiere
MS „Kap Arkona“	1951	1 900	3 505	2
MS „Lausitz“	1952	5 801	7 493	7
MS „Mulde“	1958	3 896	5 943	4
MS „Oder“	1958	3 266	4 597	2
MS „Orla“	1959	4 453	6 070	1
MS „Recknitz“	1953	2 025	3 690	1
MS „Rhön“	1960	4 508	5 880	2
MS „Rosenort“	1961	3 906	5 954	4
MS „Rügen“	1956	4 059	5 920	2
MS „Saale“	1958	3 500	5 377	—
MS „Schwarza“	1962	3 828	5 039	—
MS „Spree“	1952	2 736	5 255	—
MS „Spreewald“	1952	5 963	7 498	7
MS „Sperber“	1954	2 801	4 052	2
MS „Stralsund“	1952	5 999	7 965	4
MS „Tollense“	1951	2 306	3 851	2
MS „Uckermark“	1955	4 060	6 731	6
MS „Unstrut“	1958	3 900	5 964	4
MS „Vogtland“	1953	5 894	7 625	8
MS „Warnow“	1953	2 814	4 812	2
MS „Weida“	1960	3 944	5 176	2
MS „Weißeritz“	1954	2 923	4 379	6
MS „Werra“	1958	2 284	3 627	4
MS „Zschopau“	1952	2 316	3 800	2
<b>Küstenmotorschiffe</b>				
MS „Albatros“	1961	1 769	2 734	—
MS „Bussard“	1962	1 824	2 775	—
MS „Condor“	1962	1 824	2 775	—
MS „Falke“	1962	1 824	2 775	—
MS „Flamingo“	1963	1 824	2 775	—
MS „Kormoran“	1963	1 824	2 775	—
MS „Pinguin“	1965	1 824	2 775	—
MS „Seeadler“	1965	1 824	2 775	—
MS „Krakow“	1957	1 175	1 611	—
MS „Malchow“	1957	1 176	1.611	—
MS „Dornbusch“	1958	1 137	1 470	—

## Schiffsliste per 31. 12. 1972

	Baujahr	BRT	tdw	Passagiere
<b>Küstenmotorschiffe</b>				
MS „Barth“	1965	499	1 092	—
MS „Wolgast“	1965	499	1 092	—
MS „Nordstern“	1959	617	840	1
MS „Arcturus“	1960	617	840	1
MS „Denebola“	1960	617	840	1
MS „Gemma“	1960	617	840	1
MS „Wega“	1960	617	840	1
MS „Atair“	1960	617	840	2
MS „Deneb“	1960	617	840	1
MS „Markab“	1960	617	840	1
MS „Sirrah“	1960	617	840	1
MS „Aldebaran“	1961	617	840	1
MS „Capella“	1961	617	840	1
MS „Malchin“	1961	617	840	1
MS „Poel“	1961	617	840	1
MS „Putbus“	1961	617	840	2
MS „Insel Riems“	1961	617	840	1
MS „Rerik“	1961	617	840	1
MS „Stavenhagen“	1961	617	840	2
MS „Ueckermünde“	1962	617	840	2
MS „Vitte“	1963	617	840	2
MS „Vilm“	1963	617	840	1
MS „Waren“	1963	617	840	1
MS „Zinnowitz“	1963	617	840	1
MS „Hagenow“	1971	299	718	—
MS „Neubukow“	1971	299	718	—
MS „Marlow“	1971	299	718	—
MS „Miltzow“	1971	299	718	—
MS „Satow“	1971	299	718	—
MS „Semlow“	1971	299	718	—
MS „Rakow“	1972	299	718	—
MS „Zurów“	1972	299	718	—
MS „Züssow“	1972	299	718	—
MS „Torgelow“	1972	299	718	—
MS „Mirow“	1972	299	718	—

Schiffsliste per 31. 12. 1972

	Baujahr	BRT	tdw	Passagiere
MS „Sellin“	1965	298	615	—
MS „Stubnitz“	1966	299	615	—
MS „Granitz“	1966	299	615	—
MS „Thießow“	1966	299	615	—
MS „Glowe“	1966	299	615	—
MS „Sagard“	1966	299	615	—
MS „Baabe“	1966	299	615	—
MS „Altefähr“	1966	299	615	—
MS „Lietzow“	1966	299	615	—
MS „Ralswiek“	1966	299	615	—
<b>Holzfrachtschiffe</b>				
MS „Hellerau“	1966	2 546	3 640	—
MS „Zeulenroda“	1966	2 545	3 640	—
MS „Themar“	1966	2 543	3 640	—
MS „Oelsa“	1967	2 547	3 640	2
MS „Karlshorst“	1967	2 547	3 640	2
MS „Eisenberg“	1967	2 547	3 640	2
<b>Containerschiffe</b>				
MS „Boltenhagen“	1970	299	780	—
MS „Trinwillershagen“	1970	299	780	—
MS „Dierhagen“	1970	299	780	—
MS „Nienhagen“	1971	299	780	—
<b>Leimtanker</b>				
MS „Bellatrix“	1961	617	819/840	—
<b>Containerschiffe</b>				
MS „Warin“	1972	494	1 111	—
MS „Bansin“	1972	494	1 111	—
MS „Tessin“	1972	494	1 111	—
MS „Kröpelin“	1972	494	1 111	—
MS „Rechlin“	1972	494	1 111	—
<b>Holzfrachtschiffe</b>				
MS „Neuhausen“	1972	3 091	4 211	—
MS „Radeberg“	1972	3 091	4 211	—
MS „Klosterfelde“	1972	3 091	4 211	—

Gestaltung: DEWAG Werbung Rostock 1x/Schenk Druck: Ostsee-Druck Rostock

CG 17/72/102 · 3442 II-15-17 · 15,0