

20 Jahre DSR
20 Jahre Handelsschifffahrt der DDR

DSR

VOLL VORAUSS



ORGAN DER POLITISCHEN ABTEILUNG DER HANDELSFLOTTE DER DDR

FESTAUSGABE



Glückwünsche

des Sekretariats der Bezirksleitung Rostock
der Sozialistischen
Einheitspartei Deutschlands

Liebe Werktätige
der Deutschen Seereederei!

Das Sekretariat der Bezirksleitung Rostock der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands begrüßt und beglückwünscht alle Werktätigen des VEB Deutsche Seereederei anlässlich des 20jährigen Bestehens Eures Betriebes.

In den letzten 20 Jahren hat sich Euer Betrieb unter den Bedingungen der Arbeiter-und-Bauern-Macht erfolgreich entwickelt. Aus den Anfängen mit dem Dampfer „Vorwärts“ ist eine Handelsflotte entstanden, die heute über 160 Schiffe verfügt und die politische und ökonomische Entwicklung unserer Deutschen Demokratischen Republik auf den Weltmeeren beweist. Durch die enge Zusammenarbeit mit den sowjetischen Schiffahrtsbetrieben sowie den Reedereien anderer sozialistischer Länder leistet der VEB Deutsche Seereederei einen wesentlichen Beitrag zur sozialistischen Integration und damit zur ständig wachsenden Überlegenheit der sozialistischen Staaten-



gemeinschaft. Die von Euch in den 20 Jahren geleistete Arbeit trägt zum politischen und ökonomischen Wachstum unseres Staates bei. Wir sehen in der Bereitschaft der Matrosen, der Offiziere und der an Land beschäftigten Werktätigen die Garantie, um die Beschlüsse des VIII. Parteitagess der SED erfolgreich zu verwirklichen.

Der besondere Gruß und Dank des Sekretariats der Bezirksleitung Rostock der SED gilt den Schiffsbesatzungen und den Kollektiven in den Landbereichen, die sich in den 20 Jahren des Bestehens des VEB Deutsche Seereederei besondere Verdienste erworben und damit wesentlich die Entwicklung Eures Betriebes beeinflusst haben. Wir wünschen allen Matrosen, Maschinenassistenten, Offizieren, Ingenieuren und Angestellten des VEB Deutsche Seereederei weitere Erfolge in der Arbeit und im persönlichen Leben alles Gute. Rostock, 1. Juli 1972

Mit sozialistischem Gruß
Harry Tisch, Kandidat des Politbüros

20 JAHRE VEB DSR

Vor nunmehr 20 Jahren, am 1. Juli 1952, wurde der VEB Deutsche Seereederei Rostock gegründet. Mit 36 Mitarbeitern und einem fast fünfzig Jahre alten Dampfer gingen wir an. Der Dampfer, dessen Name „Vorwärts“ Lösung, Symbol und Aufgabe zugleich war, fuhr unter dem Kommando von Kapitän Beykirch erfolgreich in der Ostsee. Als Frachtschiff und Kadenschmiede zugleich, wurden doch an Bord dieses Schiffes viele Genossen erzogen, die heute in leitenden Funktionen der Handelsschiffahrt tätig sind. Der Anfang war nicht leicht, doch die Kontinuität der Wirtschaftspolitik unserer Partei- und Staatsführung führte zu einem raschen Aufbau unserer Handelsflotte. Die Hilfe der Sowjetunion ermöglichte uns die Indienststellung der Schiffe „Rostock“ und „Wismar“, die ursprünglich zur Lieferung an die SU bestimmt waren. Die Peene-Werft Wolgast und Elbwerft Boizenburg lieferten die ersten Küstenmotorschiffe und auf der Warnowwerft Warnemünde wurde der erste Hochseefrachter mit einer Tragfähigkeit von 10 000 tdw auf Kiel gelegt. Mit der Indienststellung des Hochseefrachters MS „Frieden“ 1957 wurde die bedeutendste Etappe in der Entwicklung unserer Reederei eingeleitet. Erst jetzt war eine

DDR-Seefahrt im weltweiten Maßstab möglich. Unsere jungen Seeleute, Matrosen, Motorenwärter, Köche, Offiziere und Kapitäne stellten mit diesen Schiffen als erstes die Verbindung zu unseren sozialistischen Bruderländern in Übersee, Vietnam, Korea und Kuba her. Weitere Linien wurden in schnellerem Tempo aufgebaut. Dank der großen Anstrengungen der Werktätigen auf den Werften und in der Flotte konnte bereits 1964 das MS „Wilhelm Florin“ als 100. Schiff der DSR in Dienst gestellt werden. Seit Ende der 50er Jahre strebt der VEB DEUTSCHE SEEREEDEREI, der bis dahin überwiegend Trampschiffahrt betrieben hat, verstärkt die Linienschiffahrt an. Das Liniennetz der Reederei umfaßt heute 20 regelmäßige Liniendienste, die ständig weiter verbessert und rationalisiert werden. Die Staatsflagge der Deutschen Demokratischen Republik und unsere Reederflagge sind inzwischen ein gewohntes Bild in den Häfen der Welt geworden. Umfangreiche und dauerhafte Beziehungen zu Abladern, Maklern und Agenten bestätigten die Zuverlässigkeit

und Leistungsfähigkeit unserer Flotte. Doch nicht nur die Attraktivitäten unserer modernen Schiffe brachten uns dieses Ansehen, vielmehr trugen die Schiffsbesatzungen, die theoretisch und praktisch mit einem gut fundierten Wissen ausgerüstet sind und stets den festen Klassenstandpunkt eines Bürgers unserer sozialistischen Heimat überall in der Welt vertreten, dazu wesentlich bei. Inzwischen hat die DSR einen Entwicklungsstand erreicht, von dem die damaligen Aktivisten der ersten Stunde, Willi Beykirch und Ernst Dedow, nicht einmal zu träumen wagten. Der Schnellfrachter „Karl Marx“ befindet sich bereits auf seiner zweiten Fernostreise, das nächste Schiff dieser Klasse, die „Friedrich Engels“, wird in wenigen Monaten folgen. Stellen wir diese Schiffe neben den Dampfer „Vorwärts“, so wird gleichsam sichtbar im wahrsten Sinne des Wortes, welchen Weg die Republik, die Deutsche Seereederei und wir alle unter Führung der Arbeiterklasse in diesen 20 Jahren zurückgelegt haben.

Jeder von uns ist mit seinen Aufgaben gewachsen. Eine besondere Bedeutung hat die Integration der sozialistischen Länder auf dem Gebiet der Schiffahrt. Denn diese immer enger werdende Zusammenarbeit des VEB Deutsche Seereederei mit Reedereien der Sowjetunion und anderer sozialistischer Länder stellt die Verwirklichung des RGW-Komplexprogramms auf dem Gebiet der Schiffahrt dar. Auch auf diesem Gebiet erwachsen uns neue Aufgaben. Wenn wir am 20. Jahrestag unseres Bestehens Bilanz über die bisher geleistete Arbeit ziehen, so darf dabei keinesfalls die Entwicklung der Arbeits- und Lebensbedingungen aller Beschäftigten, insbesondere unserer Seeleute, fehlen, denn sie alle sind es, die die neuen großen Aufgaben und Ziele, die der VIII. Parteitag uns steckt, verwirklichen werden. Unsere Wettbewerbs-

ziele sind hoch, das zeigt uns der Beschluß der Vertrauensleuteversammlung der Reederei, doch im sozialistischen Wettbewerb, durch die Initiative jedes einzelnen wird es uns gelingen, dieses große Vorhaben, die Warenproduktion 1972 mit 30 Millionen Mark zu überbieten, zu bewältigen. Natürlich bedarf es hierzu auch der weiteren Verbesserung der Transportprozesse sowie des rationellen Schiffseinsatzes unter Ausnutzung aller Reserven. In Auswertung langjähriger Erfahrungen ringen wir an Bord unserer Schiffe gegenwärtig um die Herausbildung fester Arbeitskollektive; für jedes Schiff wird es in Zukunft eine Stammbesatzung geben, die für einen bestimmten längeren Zeitraum auf dem jeweiligen Schiff zusammen fahren wird. So werden sich daraus günstige Möglichkeiten für die Kollektivbildung ergeben, ebenso für die Leitungstätigkeit an Bord, für die Abgeltung von Urlaub und freien Tagen sowie für die Werterhaltung und Verantwortlichkeit für das Objekt „Schiff“. Die Bildung von Stammbesatzungen hat Prozesscharakter und wird maßgeblich von den Bordkollektiven selbst erfolgen.

Das 20jährige Bestehen unserer Reederei möchten wir hiermit zum Anlaß nehmen, allen Mannschaften, Unteroffizieren, Offizieren und Kapitänen sowie allen Mitarbeitern der Landbereiche für ihre geleistete Arbeit, für die stete Einsatzbereitschaft und hohe Pflichterfüllung zu danken und ihnen allen die besten Wünsche für das weitere erfolgreiche Schaffen zu ihrem persönlichen Wohl und zum Wohle unserer sozialistischen Gesellschaft zu übermitteln.

J. Böhl,
Stellvertreter des Leiters der Politabteilung DSR
G. Freiberg,
Generaldirektor DSR
O. Dau,
BCL-Vorsitzender DSR



G. Freiberg, Generaldirektor

Schnellfrachter „Karl Marx“

Das modernste Schiff des VEB DSR ist die im Herbst 1971 in Dienst gestellte „Karl Marx“ mit einer Tragfähigkeit von etwa 13 000 tdw.

Der im Liniendienst nach Fernost eingesetzte Schnellfrachter, der mit einer Maschinenleistung von 20 300 PS eine Dienstgeschwindigkeit von 22 Kn. erreicht, ist für den Transport von Stückgütern einschließlich Schwergut (120 t-Schwergutbaum) sowie von Containern eingerichtet. Das Schiff ist hochgradig automatisiert und für einen 24stündigen wachfreien Betrieb ausgerüstet. Die Besatzung von etwa 30 Mann ist in komfortablen Ein-Mann-Kabinen untergebracht.

Motorfrachtschiff Typ XD

Von 1967 bis 1970 wurden 16 Schiffe dieses 10 000 tdw großen Typs durch den VEB Warnowwerft Warnemünde erbaut. Diese Schiffe, die fünf Laderäume, Kühlräume und Süßöltanks besitzen, haben eine Hauptmaschinenleistung von 11 200 PS, die dem Schiff eine Dienstgeschwindigkeit von etwa 19 Kn. verleiht. Die gesamte Maschinenanlage ist weitgehend automatisiert und erlaubt die Durchführung eines 24stündigen wachfreien Maschinenbetriebes. Die Besatzung besteht aus etwa 32 Mann und versieht ihren Dienst überwiegend in Komplexbrigaden. Die Einsatzgebiete dieser Schiffe sind vorwiegend die Relationen Fernost, Indien und Südamerika.

299 BRT – Küstenmotorschiffe

Der VEB Elbwerften Boizenburg/Roblau baute von 1970 bis 1972 15 Küstenmotorschiffe 299 BRT für den VEB DSR. Während vier Schiffe dieses Typs für den Containerdienst vorgesehen sind und kein eigenes Ladegeschirr besitzen, haben die weiteren elf mit Bordkränen ausgerüsteten Schiffe ein breiteres Aufgabengebiet im Liniendienst in der Relation Nord-/Ostsee.

Die hochgradig automatisierten Kümos, die eine Dienstgeschwindigkeit von 12 Kn. erreichen, sind für den 24stündigen wachfreien Maschinenbetrieb ausgelegt und werden mit einer Besatzung von sieben Mann gefahren. Besonders hervorzuheben sind die ausgezeichneten Manövriereigenschaften dieser Einheiten.

Motorfrachtschiff Typ IV

In den Jahren 1957 bis 1961 wurden zwölf Schiffe dieses 13 000 tdw großen Typs in Dienst gestellt, der für den Transport von Stück- und Schüttgütern aller Art im Liniendienst und Trampdienst eingerichtet ist.

Das Schiff besitzt fünf Laderäume, Kühlräume, Süßöltanks sowie zwei Zwischendecks und ist überwiegend mit Ladebäumen ausgerüstet. Die aus vier Motoren bestehende Hauptantriebsanlage von 7200 PS arbeitet über Getriebe auf zwei Propeller und verleiht dem Schiff eine Dienstgeschwindigkeit von etwa 15 Kn. Die Besatzung bestand in den ersten Betriebsjahren aus 56 Mann, während auf Grund von Rationalisierungsmaßnahmen heute etwa 40 Mann das Bordkollektiv bilden.

Vom Dampfer „Vorwärts“ zum Schnellfrachter

Als am 1. Juli 1952 der VEB Deutsche Seereederei gegründet wurde, stand diesem jungen Betrieb ein einziges Schiff zur Verfügung, das bereits fast auf ein Alter von 50 Jahren zurückblicken konnte, dessen Name aber ein Symbol ist für den Aufbau der Deutschen Demokratischen Republik, wie auch für die Entwicklung des VEB Deutsche Seereederei Rostock, selbst: der Dampfer „Vorwärts“. Aus diesem Anfang heraus entwickelte sich der VEB DSR Dank der großen Unterstützung von Partei und Regierung und der Kraft der Werktätigen unserer Republik zu einem international geachteten Schiffsverkehrsunternehmen.

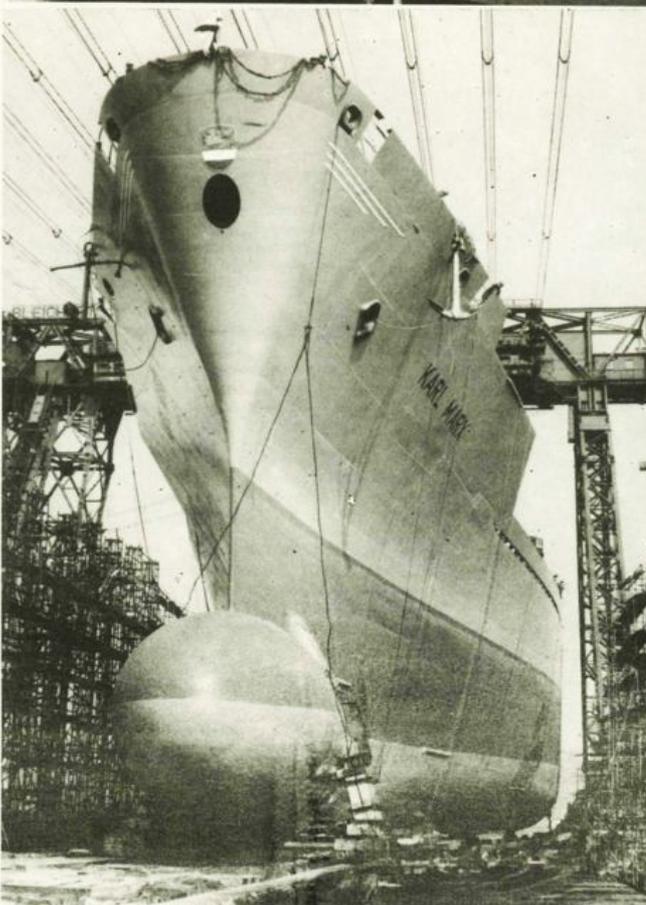
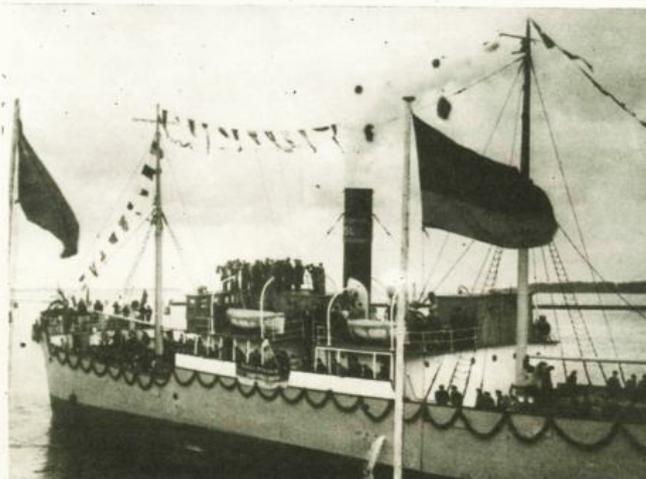
Während in den ersten Jahren des Aufbaus der DSR das Wachsen ihrer Flotte noch durch Schiffe in der Größenordnung 4000 tdw und Dampftrieb gekennzeichnet wurde – es sei hier an die ersten Neubauten von volkseigenen Werften der DDR – die Dampfer „Rostock“ und „Wismar“, erinnert – so war dies aber nur der Ausklang der Epoche mit Kolbendampfmaschinen angetriebener Schiffe. Bald folgten große Serien von Frachtmotorschiffen, wie beispielsweise die Einheiten der Typ IV-Klasse mit 13 000 tdw, der 500- und 840 tdw – Küstenmotorschiffe. In diesen Zeitraum fällt auch der Beginn der „Steckenpferd“-Bewegung, die es auf Grund zusätzlicher Exportverpflichtungen vieler DDR-Betriebe ermöglichte, für die erzielten Devisenerlöse Schiffe im Ausland anzukufen.

Das Programm der ständigen Erweiterung und technischen Vervollkommnung der DSR-Flotte wurde Anfang der 60er Jahre mit solchen Schiffserien, wie Typ IX, Typ X, DSR-Fromo und Holzframo weitergeführt. Mit der Indienstellung von ausländischen Schiffsneubauten, wie Kühlschiffen und Frachtern der Mitteltonnage sowie insbesondere mit den auf unseren volkseigenen Werften erbauten Serien des Typs XD und des Typs „Afrika“ wurde durch die Teilautomatisierung und die Einführung des wachfreien Schiffsmaschinenbetriebes einer neuen Qualität zum Durchbruch verholfen. Der im Jahre 1971 in Dienst gestellte Schnellfrachter „Karl Marx“, der gegenwärtig das Flaggschiff der DSR darstellt, war ein nächster Schritt in der kontinuierlichen Weiterentwicklung der DSR-Flotte.

Dieser Schiffstyp ist zum heutigen Zeitpunkt das modernste und am weitesten automatisierte Schiff unserer Reederei und verkörpert im In- und Ausland die hohen Servicemöglichkeiten der Handelsflotte der DDR.

Neben der Hauptaufgabe der DSR, der Beförderung von Handelsgütern in aller Welt, betreibt unser Betrieb außerdem die Passagierfahrt.

Zum 30. Juni 1972 verfügt der VEB Deutsche Seereederei Rostock über 159 Handelsschiffe und 807 350 tdw und ein Passagierschiff mit 12 442 BRT.



Entwicklung in Fakten und Zahlen

1. Juli 1952

Gründung des VEB Deutsche Seereederei Rostock mit 36 Beschäftigten, davon 21 auf dem ersten Schiff der Reederei

1954 Erweiterung der Flotte mit Hilfe der SU durch die Neubauten D „Rostock“, D „Wismar“

1955 Indienstellung des ersten Kümos „Greifswald“ als Beginn einer Serie von 16 Kümos des gleichen Typs und damit Beginn des Aufbaus der Flotte mit Serienschiffen

1956 Gründung des ersten Gemeinschaftsdienstes mit der FAA, Finnland

1957 Aktion D „Thälmann-Pionier“; die Pionierorganisation stellt 1,5 Millionen Mark und den Sammelerslös von Schrott, Buntmetall und Papier zum Bau des Schiffes zur Verfügung

– Beginn der Levantefahrt

– Indienstellung von Großschiffen, vom Typ IV und damit Beginn der DDR-Schiffahrt im weltweiten Maßstab

1958 Beginn des Aufbaus der Spezialschiffahrt mit MT „Leuna I“, weiter folgt eine Serie von sechs Massengutfrachtern – 400 Lehrlinge werden praktisch und theoretisch an Bord von Lehr- und Frachtschiffen ausgebildet

1960 Einweihung des Rostocker Überseehafens,

1961 MS „Völkerfreundschaft“ in Dienst gestellt

1966 Forcierter Ausbau der Flotte mit Serienschiffen, Ankaufstationen und Beginn der Kühlschiffahrt

– MS „Florin“ wird 1964 als 100. Schiff in Dienst gestellt

– Übergang zur Großtankerfahrt

1967 15. Jahrestag des VEB Deutsche Seereederei mit einer Flotte von 153 Frachtschiffen mit insgesamt 937 272 tdw, zwei Fahrgastschiffen und einem Versorgungsschiff

1969 Beitritt zur Indien/Pakistan Conference

– Stapellauf des ersten Wulstbugschiffes vom Typ XD MS „Freyburg“

– Auszeichnung des Kollektivs des VEB DSR mit dem Orden „Banner der Arbeit“

– 1970 Indienstellung des Containerkümos „Bollenhagen“ als erstes Schiff einer Serie von Spezial-Kümos

1971 Indienstellung des ersten Schnellfrachters „Karl Marx“

39 Schiffe fahren mit 24stündigem wachfreien Maschinenbetrieb

1972 Mit MS „Warin“ wird das 160. Schiff der DSR in Dienst gestellt. Der Stand der DSR-Flotte im Jubiläumsjahr kann somit 159 Trockenfrachter mit einer Gesamttonnage von 807 351tdw, davon 157 Trockenfrachter, 1 Fahrgastschiff, 1 Leimtanker (Bellatrix) 1 Versorgungsschiff (Bereitschaft) aufweisen.

Erinnerungen

Otto Kirchmann – seinen Namen kennt jeder

„20 Jahre DSR, ja, das ist eine bewegende Zeit gewesen. Fast 15 Jahre habe ich diese Entwicklung miterlebt und mitgestaltet.“

Wenn ich mich noch recht erinnere, so war es, glaube ich, am 19. März 1958, wo ich als Bootsmann auf MS „Frieden“ aufstieg. Mein zweites Schiff, auf dem ich als Lehrbootsmann fuhr, war MS „H. Heine“.

Ja, und seit 1. August 1962 (drei Jahre lang) als Lehrbootsmann beschäftigt, fahre ich heute immer noch als Oberbootsmann auf unserem Lehr- und Frachtschiff „J. G. Fichte“. Es geht einfach ohne „Schiffsplanen“ unter den Füßen nicht, so meint Otto Kirchmann.

Wer kennt in der Flotte seinen Namen nicht?

Viele der heutigen nautischen Offiziere und Matrosen haben ihn während ihrer Ausbildung auf den Lehr- und Frachtschiffen unserer Reederei als einen nimmermüden, stets einsatzbereiten, aber auch zu Humor und Spaß aufgelegten Menschen kennen und schätzen gelernt.

Übrigens feierte Genosse Kirchmann am 20. Mai 1971 bereits sein 50. Seefahrtsjubiläum.

Das ist doch recht beachtlich. Die Schiffsleitung des MS „J. G. Fichte“ würdigte damals in einer Feierstunde an Bord das Leben, die Treue zum Seefahrtsberuf, seinen rastlosen Einsatz an Bord des Schiffes und zeichnete ihn im Namen des Direktors des Flottenbereiches zum 4. Male mit dem Titel „Aktivist der sozialistischen Arbeit“ aus.

In unserer weiteren Unterhaltung erfuhren wir noch sehr viel aus seiner 50jährigen Seefahrt.

Die wichtigsten Stationen wollen wir hier noch nennen.

Am 20. Mai 1921 begann Otto Kirchmann als 15jähriger die Seefahrt, damals wie üblich als „Junge“ auf einem Segelschiff (Schoner) im Nord-Ostseebereich. Bis 1924 war er auf insgesamt fünf Schonern tätig, der größte 250 t, als Jungmann, Leichtmatrose und schließlich als Matrose. 1924 begann dann auch für Otto Kirchmann die Zeit der Dampfschiffahrt. Als Quartiermeister und Bootsmann befuhr er bis zu seiner Verwundung 1942 die verschiedensten Seegebiete. Der Kriegsausbruch 1939 überraschte ihn auf dem Dampfer „Wangom“ im Ausland.

Nach einem Fliegerangriff auf das Schiff in der Nordsee wurde er an der rechten Hand verwundet, so daß er der Seefahrt erst einmal „ade“ sagen mußte.

Nach 1945 beschäftigte er sich zunächst durch andere Tätigkeiten, bis ihn die Seefahrt wieder griff.

Nun hat er fast 15 Jahre tagein, tagaus seine umfangreichen Erfahrungen, Kenntnisse und Fertigkeiten an die jüngere Generation weitervermittelt. Die See, das ist Otto's zweite Heimat. In den Gesprächen betont er immer wieder:

Zuerst kommt das Schiff, dann noch einmal das Schiff, und dann erst alles andere (auch die Familie, wie er schmunzelnd hinzufügt). Aber so ist es nun einmal, die Seefahrt ist sein ein und alles, für sie geht er völlig auf.

Wer, wie er, mit Leib und Seele Seemann ist, der bleibt dabei, solange es eben geht, auch wenn es dann und wann persönlichen Ärger gibt. (Und wo gibt es den nicht?)

Ja, das ist er, unser Otto Kirchmann, vital und lebensfroh!

Wünschen wir ihm weiterhin beste Gesundheit, Freude im Beruf und Wohlergehen, auch für seine Familie.

Vom Matrosen zum Kapitän

Als die Reederei drei Jahre alt war, hatte Genosse Zeppelin schon die Matrosenausbildung in der Tasche. Vom Fischkombinat Saßnitz kommend, begann er am 1. September 1955 als Matrose bei der DSR seine neue Tätigkeit. Ein Jahr Fahrzeit in der Flotte ist wohl nicht lange. Denn Genosse Zeppelin wurde auf Grund seiner ausgezeichneten fachlichen und gesellschaftlichen Leistungen bereits 1956 zum Erwerb des Patents A 6 zur Seefahrtsschule Wustrow delegiert. So wie er, waren es viele, die von der Gründung an und in all den Jahren die Entwicklung der DSR unbeirrbar, die eigenen Interessen zurückstellend, sich formten und mit die Voraussetzungen für eine starke sozialistische Handelsflotte unserer DDR schufen, auf die wir heute alle stolz sind. Stellvertretend für alle, die wir hier nicht nennen können, heute aber noch aktiv in der Flotte tätig sind, wie die Genossen Knauf, Schickedanz, Dürkop u. a. sind ihre Namen fest verwurzelt mit der Entwicklung der DSR. So schrieb auch Genosse Zeppelin im Verlaufe der Jahre ein Stück Geschichte mit. 1956 beendete er sein Studium erfol-

reich und fuhr anschließend als Nautischer Offizier auf verschiedenen Schiffen der DSR.

Durch überdurchschnittliche Leistungen konnte er bereits im Juli 1962 als Kapitän berufen werden. Damals feierte die Reederei ihr 10jähriges Bestehen. In den folgenden zehn Jahren hat er sich als Kapitän unserer Flotte bewährt, hat alle ihm übertragenen Aufgaben erfüllt. Persönliche Einsatzbereitschaft, beispielhafte gesellschaftliche Tätigkeit und zielstrebige Leitungstätigkeit sind Merkmale seiner Arbeit und waren ausschlaggebend für die Erziehung und Schaffung eines guten Bordkollektivs. Die ökonomische Fahrweise und der ständige Kampf um die Übererfüllung des Betriebsplanes fanden ihren Ausdruck darin, daß sein Schiff stets eine führende Position im sozialistischen Wettbewerb einnahm. Mit seiner zielstrebigsten, korrekten Arbeit erwarb sich Kapitän Zeppelin Anerkennung und Vertrauen auch bei den ausländischen Maklern und Abladern. In Anerkennung seiner langjährigen, gleichbleibenden guten bis sehr guten Leistungen wurde ihm 1971 der Ehrentitel „Verdienter Seemann“ verliehen. Ihn allein, die von Anfang an dabei waren, an der Entwicklung der Reederei maßgeblichen Anteil haben, ihnen allein gilt heute an dieser Stelle Dank und Anerkennung. Ihre Leistungen, ihre Tatkraft, ihre Uneigennützigkeit in den 20 Jahren verkörpern ein Stück Arbeiter- und Bauern-Macht. Sie schufen mit die Voraussetzung zu dem, was die DSR heute ist.

gen auch zu neuen Formen der Arbeitsorganisation an Bord, zur Veränderung des Arbeitszeit - Freizeit - Rhythmus. Durch den Wegfall des Wachdienstes und den Übergang zum Tagesdienst für einen Teil der Besatzung entstehen neue Möglichkeiten für die kollektive und individuelle Betätigung an Bord.

Vergleichen wir die Arbeits- und Lebensbedingungen eines Typ-IV-Schiffes, das vor etwa 15 Jahren gebaut wurde und dem damaligen Stand von Wissenschaft und Technik entsprach, mit dem Schnellfrachter, so können wir erhebliche Unterschiede feststellen.

Eine der bedeutendsten Veränderungen vollzog sich mit der Teilautomatisierung des Maschinenbetriebes. Durch den Wegfall des Wachbetriebes reduziert sich die physische Beanspruchung des Organismus erheblich. Die Überwachung der Maschinenanlage und ihre unmittelbare Steuerung von der Brücke verändert das Tätigkeitsbild der technischen und nautischen Offiziere. Höhere Verantwortung und steigende geistig-nervale Beanspruchung entstehen im Ergebnis dieser Entwicklung.

Neue, den veränderten Bedingungen entsprechende Formen der Arbeitsorganisation, die gleichzeitig den Trend der Bildung disponibler Besatzungen, die mehrere Teilprozesse an Bord beherrschen, unterstützt, kennzeichnen die neuen Arbeitsbedingungen an Bord.

Vielfältige Möglichkeiten der Arbeits-erleichterung wurden auf den neuen Schiffen geschaffen, deren vollzählige Aufzählung in diesem Rahmen nicht möglich ist.

Allein die Installation hydraulischer Lukenabdeckungen in allen Zwischendecks auf Typ-IV-Schiffen zur Senkung des Arbeitszeitaufwandes sowie zur Erleichterung der körperlich schweren Arbeit erhöht die Arbeitssicherheit.

Bedeutende Veränderungen vollzogen sich auch im Wohn- und Gesellschaftsbereich der Schiffe. Die Unterbringung der Besatzung erfolgt auf Typ-IV-Schiffen mitschiffs und achtetn überwiegend in Zwei-Mann-Kammern. Auf den modernen Schiffen wurde ein einheitlicher Wohn- und Gesellschaftskomplex geschaffen. Auf dem Schnellfrachter erfolgt die Unterbringung der Besatzung ausschließlich in Ein-Mann-Kammern. Die Klimatisierung der Wohn-, Arbeits- und Gesellschaftsräume verbessert die Arbeits- und Lebensbedingungen erheblich.

Die Einrichtung von Hobbyräumen, eines Sportraumes und eines Schwimmbades trägt zur Entwicklung einer sinnvollen Freizeitgestaltung bei. In den kommenden Jahren werden weitere Veränderungen erfolgen.

Der eingeschlagene Weg wird mit der Mechanisierung und Automatisierung von Arbeitsvorgängen im Decksbereich, der Navigation und des Funkdienstes fortgesetzt. Gleichzeitig werden solche Bedingungen geschaffen, die den immer kleiner werdenden Kollektiven ein Höchstmaß an Komfort bieten. Es ist jedoch auch notwendig, die Arbeits- und Lebensbedingungen auf den älteren Schiffen ständig zu verbessern.

Mit Hilfe der Besatzungen sind hier Maßnahmen der Kleinmechanisierung, zur Teilklimatisierung im Gesellschaftsbereich, zur Verbesserung der Wohnbedingungen u. a. m. möglich.

Die Nutzung der Initiative unserer Besatzungen wird dazu beitragen, in der gesamten Flotte weitere Fortschritte bei der Gestaltung der sozialistischen Arbeits- und Lebensbedingungen zu erzielen.



OTTO KIRCHMANN

Von damals zu heute erhebliche Unterschiede

Die rasche Entwicklung von Wissenschaft und Technik führt in allen Bereichen der Volkswirtschaft zur Einführung neuer Fertigungsverfahren und moderner Technologien. Diese Veränderungen spiegeln sich auch an den für die Handelsschiffahrt der DDR von unseren Werften gebauten Schiffen wider. Das Ergebnis dieser Entwicklung zeigt sich insbesondere in einer höheren Arbeitsproduktivität und in der Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen unserer Seeleute.

Die in den letzten Jahren in Dienst gestellten Schiffe vom Typ XD, der „Afrika-Serie“, des Typs „Boizenburg“ und der Schnellfrachter sind überzeugende Beispiele für den hohen Stand des Schiffbaus in der DDR, für die Einführung und Anwendung moderner Technologien.

Die Grundlage hierfür bildet die Mechanisierung und Automatisierung von Teilprozessen des Schiffsbetriebes. Dieser Prozeß verändert die Struktur der Arbeitsanforderungen an die Besatzung und die Lebensgewohnheiten an Bord in erheblichem Maße.

Während zum Beispiel auf einem Schiff des Typs IV eine Besatzung von 44 Menschen benötigt wird, kann der Schnellfrachter „Karl Marx“ mit 28 Seeleuten gefahren werden. Küstenmotorschiffe des Typs „Boizenburg“ werden mit sieben Arbeitskräften betrieben, während die Kümos 840 noch 15 Kräfte benötigt. Automatisierung und Mechanisierung und die Reduzierung der Besatzung verändern jedoch nicht nur die Anforderungen an das Arbeitsvermögen und die Verantwortung, sondern zwin-

Die Deutsche Seereederei widmet sich besonders der Linienschifffahrt und unterhält gegenwärtig 20 regelmäßige Liniendienste nach vier Kontinenten. In ihrem Auftrage arbeiten mehr als 200 Makler und Agenten in rund 70 Ländern. Verschiedene Relationen werden in Gemeinschaftsdiensten befahren und haben sich bestens bewährt. Außerdem ist die Deutsche Seereederei in bedeutenden Schiffsverkehrsorganisationen und Konferenzen vertreten. Bereits 15 Jahre besteht die älteste Linienvorbindung der Deutschen Seereederei mit der finnischen Reederei FAA Helsinki. Die jüngste Linie wurde Anfang März nach der DR Vietnam eröffnet.

Linie Finnland

1956 wurde der Gemeinschaftsdienst DDR — Finnland zwischen der DSR und der FAA Helsinki (Finska Angfartygs Aktiebolaget) gegründet und ist damit der älteste Liniendienst des VEB DSR.

Linie UdSSR (Ostseehäfen)

17. Juni 1958, der seit 1954 regelmäßig unterhaltene Dienst zu den Ostseehäfen der UdSSR wurde in einen Gemeinschaftsliniendienst zwischen der Baltischen Staatsreederei und der DSR umgewandelt (Vertrag über Handel und Schifffahrt DDR/SU vom 27. September 1957), seit Ende 1970 zusätzlich Containerdienst nach Riga (Latvian Steamship Company, Riga)

Linie London

seit 1963 Liniendienst durch die DSR

Linie Humberhäfen (Hull, Goole)

seit 1963 Liniendienst durch die DSR

Leistungsfähigkeit durch Liniendienst

Linien Container London/Tilbury

Am 8. November 1968 wurde der Containerdienst eröffnet

Linie Container Humberhäfen

seit Ende 1970

Linie Westafrika (UWAS-Uniafrica)

United Westafrica — Service — Gemeinschaftsliniendienst:

DSR, Polish Ocean Lines, Gdynia, Estonian Shipping Company, Tallinn (seit 1. Februar 1972).

29. Juni 1961 wurde von der POL und der DSR der Gemeinschaftsdienst nach Westafrika eröffnet, gleichzeitig Eröffnung der zweiten Auslandsvertretung im Buchungszentrum der UWAS in Szczecin

Linie Ostafrika (Baltafria)

DSR-Liniendienst nach Ostafrika seit Oktober 1962: Am 2. April 1967 wurde

der Liniendienst Ostafrika — Rotes Meer durch Vertragsabschluß mit der POL, Gdynia, in einen deutsch-polnischen Gemeinschaftsdienst unter dem Namen Baltafria umgewandelt. Für diesen Dienst wurde die Auslandsvertretung in Dar-es-Salaam eröffnet.

Linie Adria/Westasiatischer Golf (AWAG)

seit 1969

Linie Fernost

seit Anfang 1958 ständiger Dienst der DSR nach Fernem Osten; am 30. Dezember 1957 lief das Typ-IV-Schiff „Freundschaft“ unter dem Kommando von Kapitän Zinn nach China aus und erreichte nach einer Reisezeit von 40 Seetagen den Hafen Shanghai; Liniendienst Ferner Osten seit 1968

Linie Südostasien

dieser Liniendienst besteht seit 1965

Liniendienst Indien/Pakistan/Ceylon-Bangladesh

Der Liniendienst nach Indien wurde 1963 eröffnet und kurz darauf auf Pakistan erweitert. Seit dem 1. Januar 1969 ist der VEB DSR Mitglied der India/Pakistan Conference

Liniendienst Vietnam

seit 6. März 1972 (bisher Trampdienst DRV)

Liniendienst Südamerika

seit 1970 Gemeinschaftsliniendienst DSR, Baltic Steamship Company, Leningrad und POL, Gdynia

Liniendienst Kuba/Mexiko (Cubaleo)

Gemeinschaftsliniendienst seit 1962 nach Kuba: DSR, Czechoslovak Ocean Shippin, Prag, Polish Steamship Company, Szczecin, und Empresa Consolidada Navegacion Mambisa, Havanna; 1965 wurde dieser Dienst auf Mexiko ausgedehnt.

Liniendienst der ARX

1953 wurde der Gemeinschaftsliniendienst von der DSR und der MAMC (United Arab Maritime Co.) Alexandria gegründet. (27. März 1958 Abschluß eines Schiffsabkommens zwischen der DDR und der Vereinigten Arabischen Republik Ägypten). Im Mai 1958 eröffnete das Lehr- und Frachtschiff MS „Heinrich Heine“ die Linie VAR

Liniendienst Nordlevante

Seit 1963 besteht dieser Liniendienst

Liniendienst Südlevant

Den Dienst betreibt die DSR seit 1965

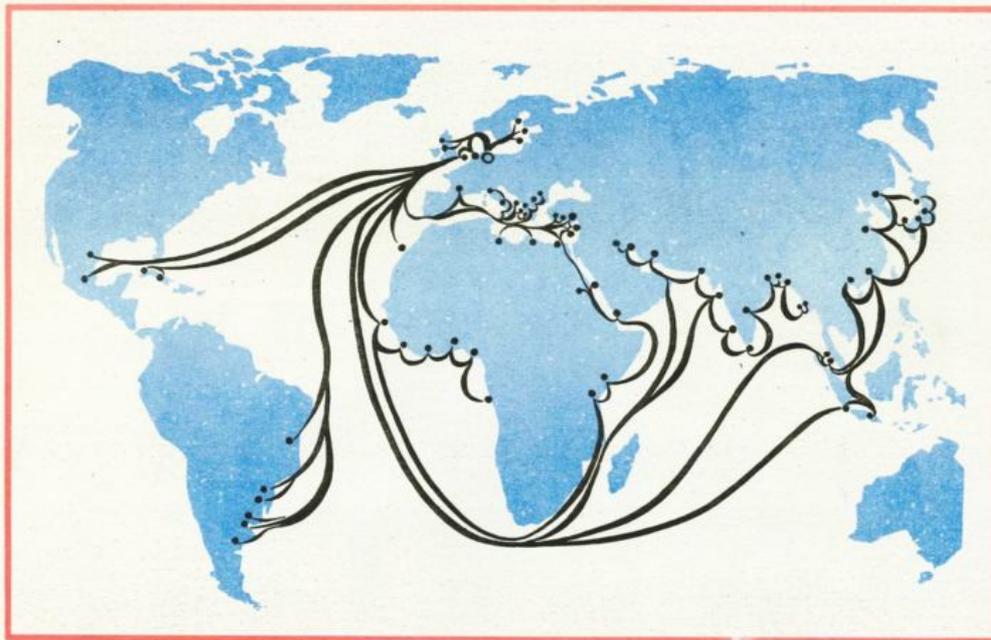
Liniendienst Algerien

Liniendienst Albanien

1958 entstand auf der Grundlage einer Vereinbarung zwischen der DDR und der Volksrepublik Albanien ein Liniendienst Wismar — Dunes (später: Herausbildung des Nordlevantendienstes unter Beibehaltung des Liniendienstes Albanien)

Trampschifffahrt

1. Tramp Nord-/Ostsee
2. Holzfahrt Weißes Meer
3. Holzfahrt Nord-/Ostsee



„VORWÄRTS“ 15 Jahre Pionierschiff

Vier Jahre fuhr das DS „Vorwärts“, erstes Handelsschiff unserer Republik, in die VR Polen und in die UdSSR. Mit ihr ist unlösbar die Entwicklung unserer Handelsflotte verbunden. Für viele Seeleute war sie Ausgangsstätte ihrer Entwicklung. Hier begann Kapitän Ha-

fenrichter als Schiffsjunge und viele andere seiner Genossen. Noch heute ist Kapitän Genosse Just gern gesehener Gast und kann den „Jungen Matrosen“ viel von seinen reichen Erfahrungen erzählen.

Seit 15 Jahren ist die „Vorwärts“ Pionierschiff.

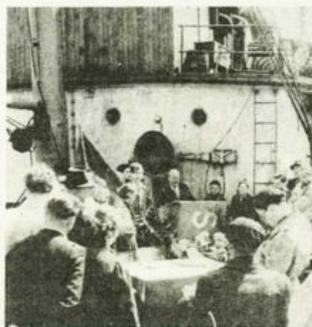
Seit dieser Zeit ist sie eine Einrichtung der maritimen Ausbildung unserer Schuljugend. Wöchentlich beteiligen sich über 500 Schüler von der 4. bis zur 12. Klasse an der Ausbildung in den Arbeitsgemeinschaften „Seemännische Grundausbildung“, „Schiffsmaschinenteknik“, „Navigation“, „Elektrotechnik“, „Funken“ und „Elektronik“.

Nicht wenige Angehörige der Handelsflotte waren „Junge Matrosen“ auf der „Vorwärts“. So zum Beispiel Klaus Götz, Offizier auf MS „Meyenburg“, Wolfgang Lehmann, Offizier auf MS „Wismar“, die Genossen Manfred Kretschmar und Bernd Helzel von der „Völkerfreundschaft“ und viele mehr. Wiederholt waren erfahrene Offiziere

der Handelsflotte, wie Genosse Schilling und Just, Lotsenkapitän Alm, an Bord, um anhand ihrer Erlebnisse und ihres Beispiels die Jugend für die Seefahrt zu begeistern.

Gut unterstützt wurden wir durch die Direktion Seeverkehr; praktische Hilfe gewähren die DEUTFRACHT und die DSR bei der Gestaltung der monatlichen Vortragsreihe „Schiffe, Kräne, Kapitäne“, Organisation von Schiffsbesichtigungen, Ausgestaltung der Fachkabinette usw. Um diese Zusammenarbeit entsprechend den neuen Aufgaben noch zu verbessern, werden aus beiden Betrieben Kollegen mitarbeiten.

So ist die alte „Vorwärts“ mit der Jugend jung und aktiv geblieben! Die „Jungen Matrosen“ des Pionierschiffes bitten alle ehemaligen Jungen Matrosen, die heute im Bereich der Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft tätig sind, sich in den nächsten Wochen auf dem Pionierschiff zu melden, da wir mit ihnen in Zukunft weiterhin in Verbindung bleiben wollen.



Übergabe des Schiffes durch die DSR an die FDJ

Für das Wohl unserer Seeleute

Die Deutsche Seereederei bemühte 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 Fotobüros eingerichtet und Filmvorführungsrichtungen stationiert. 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. In Rostock und 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 Housbar, einer Moccabar, 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 Wünsche an Ort und Stelle erfüllen.

Einen wichtigen Platz in der sozialen Arbeit der DSR nimmt die Familienpolitik ein. So bemühen sich die Leitungen und Gewerkschaften 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-Heime an. Im betrieblichen Erholungszentrum in Rerik an der Ostseeküste können weitere 1000 Mitarbeiter mit ihren Familienangehörigen Urlaub erleben. 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, 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.

Ständig verbesserten sich die Arbeits- und Lebensbedingungen. Unser Bild – Mosaik – ein Beweis der stetigen Entwicklung.



Erfolgreiche Entwicklung der Spezialschifffahrt



Als im Dezember 1968 auf Initiative der Bezirksleitung der SED der Präsident der DSH, Genosse Heinz Neukirchen, eine Arbeitsgruppe mit dem Auftrag gebildet hatte, Möglichkeiten zur Verbesserung des Valutasaldos der Seeverkehrswirtschaft zu untersuchen, ahnte niemand, welche tiefgreifenden positiven Änderungen in der Seeverkehrswirtschaft der DDR damit eingeleitet wurden. Die Ergebnisse dieser Untersuchung waren so günstig, daß – ein Jahr später – am 17. Dezember 1969 – der Minister für Verkehrswesen im Interesse einer rationalen Wirtschaftsorganisation die Spezialisierung der Seehandelsflotte, d. h., die Fusion der Spezialschifffahrt des VEB DSR mit dem VEB DEUTFRACHT, Internationale Befrachtung und Reederei Rostock, anordnete.

Am 1. Januar 1970 nahm der neue Betrieb unter Leitung des Genossen Generaldirektor Eduard Zimmermann seine Tätigkeit auf.

Von Anbeginn der Betriebsgründung wurde die Jugend systematisch entsprechend den Grundsätzen der sozialistischen Jugendpolitik in die Lenkung und Leitung des jungen Betriebes einbezogen. Zeugnis dafür ist, daß schon am 29. Januar 1970 das MS „Thale“ zum 1. Jugendobjekt des VEB DEUTFRACHT erklärt wurde. Inzwischen sind zur „Thale“ und „Zeit“ noch weitere Schiffe, die „Eisenhüttenstadt“, die „Schwarzheide“ und die „Theodor Fontane“ als Jugendobjekte hinzugekommen. Das war u. a. ein Ergebnis des Jugendforums vom 28. Januar 1971, auf dem die Vertreter der 944 FDJler des Betriebes aus Anlaß des 25. Jahrestages der Gründung der Jugendorganisation über die weitere Aktivierung der Neuerer- und Rationalisatorentätigkeit berieten. Vor wenigen Tagen erfolgte die Übergabe des MS „Mansfeld“ an die Jugend, die sich im Rahmen der übernommenen Verpflichtung anlässlich der Übergabe als Jugendobjekt hohe Ziele in Vorbereitung der X. Weltfestspiele gestellt haben. Die durch die Schiffskollektive der Jugendobjekte erzielten ökonomischen Leistungen, die ihren Niederschlag in guten Plazierungen im sozialistischen Wettbewerb



Genosse Eduard Zimmermann,
Generaldirektor des VEB DEUTFRACHT

fand, bewiesen die Richtigkeit der Übergabe dieser Schiffseinheiten in die Verantwortung der Jugend. Eingedenk der Zielstellung der Gründung des Betriebes, die Verbesserung des Valutasaldos des Verkehrszweiges ging der VEB DEUTFRACHT zielstrebig an die Erweiterung der Flottenkapazitäten. Schon am 14. April 1970 konnte der MT „Schwarzheide“, 78 500 t d w, erworben werden und als 27. Schiff der Spezialschifffahrt der DDR in Dienst gestellt werden. Am 7. März 1972 konnte das MS „Hennigsdorf“ mit 38 072 t d w als 28. Schiff in den Flottenverband des VEB DEUTFRACHT übernommen werden.

Dieser Schiffszugang an Gebrauchstonnage so volkswirtschaftlich bedeutsam wie er auch sei, kann aber niemals zu einer echten Grundlage der Flottenerweiterung eines sozialistischen Reedereibe-

etriebes werden. Deshalb trat der VEB DEUTFRACHT schon bald in Verhandlungen mit sowjetischen Partnern ein, die am 17. März 1971 durch einen Vertragsabschluß mit dem sowjetischen Außenhandelsunternehmen von Erfolg gekrönt waren. So wird der VEB DEUTFRACHT im Verlaufe des Perspektivplanzeitraumes 1972/75 zwei hochleistungsfähige Bulkcarrier von je 38 500 t d w erhalten. Über die Lieferung anderer, noch größerer Schiffseinheiten wird noch mit der sowjetischen Seite verhandelt.

Wie heute allen Menschen in der DDR die Freundschaft zur Sowjetunion Herzenssache ist, ist sie auch den Genossinnen und Genossen des VEB DEUTFRACHT Maßstab ihres Handelns. Die Zusammenarbeit mit sowjetischen Reedereien, Befrachtungsorganisationen und anderen Betrieben der Seeverkehrswirtschaft der Sowjetunion, beispielsweise mit Morflot, Sovfracht, Sofinlot ist heute schon eine nicht mehr wegzudenkende Selbstverständlichkeit, die sich beispielsweise durch Nutzung sowjetischer Tonnage an Stelle kapitalistischer auch ökonomisch messen läßt. Es geht aber um mehr – wie ist das Verhältnis der Menschen beider Länder zueinander? Es sei hier nur die Liegezeit des MS „Thale“ in Murmansk erwähnt. Es war der 22. April 1970, der 100. Geburtstag Lenins. Gemeinsam verbrachten die Klassenbrüder aus der DDR und der SU diesen Tag bei politischen und sportlichen Veranstaltungen. Zu Ehren Lenins wurde ein Sondersubbotnik organisiert. Es gelang in nur drei Tagen, in Rund-um-die-Uhr-Arbeit eine Reparatur der Hauptmaschine vorzunehmen. Aber auch die sowjeti-

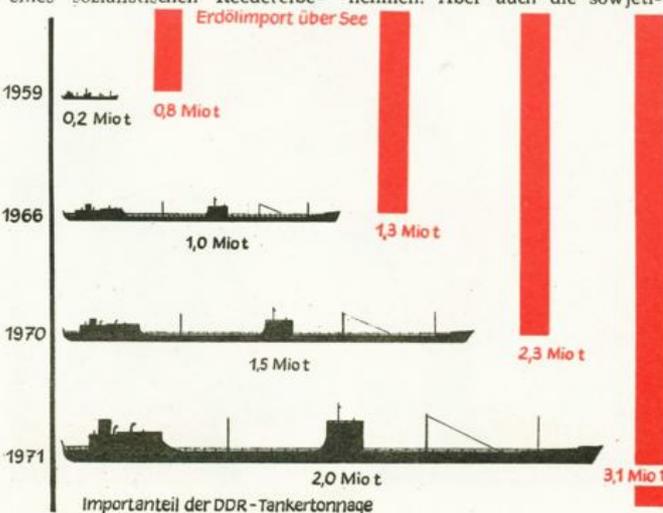
schen Genossen tun alles, um ihre Klassenverbundenheit mit den Werktätigen der DDR zu zeigen. Davon zeugt die Abwicklung des Hafendurchlaufes des MS „Espenhain“, das mit einem schweren Schaden an der Ankerwinde sofort an der Pier im Hafen Murmansk festmachen mußte. Die sowjetischen Genossen schickten auf Grund dieser komplizierten Bedingungen als erstes zwei, anstatt wie gewöhnlich einen Lotsen an Bord. Kurz nach dem Festmachen erschienen Vertreter der Murmansk-er Werft und des Registers der UdSSR, und gemeinsam wurden Maßnahmen zur Reparaturdurchführung festgelegt. Die Reparatur verlief zügig in zwei Schichten. Am 7. Oktober, dem Geburtstag unserer Republik, war der Schaden behoben. Die sowjetischen Arbeiter waren stolz, unserer Republik ein solches Geschenk gemacht zu haben – eine längere Ausfallzeit des Schiffes wurde verhindert.

Obwohl die Werktätigen des VEB DEUTFRACHT im Gründungsjahr des Betriebes noch viel Energie und Zeit für den Ausbau verschiedener betrieblicher Kapazitäten aufwenden mußten, konnten sie doch schon am 8. Dezember 1970 im Ergebnis einer straffen und ideenreichen Führung des sozialistischen Wettbewerbes die Planerfüllung des Betriebsplanes 1970 melden. So sollte es – wie auch die Planerfüllung des Jahres 1971 und die bisherige Planerfüllung 1972 zeigen – bleiben!

Für die bisher gezeigten Leistungen möchten wir allen Werktätigen danken und ihnen viel Erfolg für die weitere Arbeit wünschen. Die Initiative, ihr Ideenreichtum und Schöpferertum, mobilisiert im sozialistischen Wettbewerb und stimuliert durch gesellschaftliche Ereignisse, ist und bleibt die Hauptkraft bei der Planerfüllung zur Realisierung der gesellschaftlichen Hauptaufgabe, wie sie auf dem VIII. Parteitag der SED formuliert wurde. Bereits Zeugnis ist der Beschluß der Vertrauensleuteversammlung des VEB DF vom 10. Mai 1972. „Als Antwort auf das sozialökonomische Programm von Partei, FDGB und Regierung werden wir Werktätigen des VEB DF 35 Millionen über den Plan 1972 hinaus erwirtschaften.“

W. Henk,
Stellvertreter des Leiters
der Polit.-Abtlg., Bereich DF
E. Zimmermann,
Generaldirektor
VEB DEUTFRACHT
F. Rzcwzsky,
BGL-Vorsitzender VEB DF

DDR-Import – Rohrdröl	Tankerflotten- Anteil
1959 = 0,5 Mio t	= 0,2 Mio t
1966 = 1,3 Mio t	= 1,0 Mio t
1969 = 1,9 Mio t	= 1,1 Mio t
1970 = 2,3 Mio t	= 1,5 Mio t
1971 = 3,1 Mio t	= 2,0 Mio t



Ein Kollektiv wird geehrt

Kapitän Hans Wachtel wurde für seine 25jährige Mitgliedschaft in der SED und im FDGB geehrt.

Am 20. Mai 1972 ist für die Besatzung des MS „Eisenhüttenstadt“ die fünfmonatige außerplanmäßige Trampfahrt zu Ende. Minuten der Spannung herrschten auf MS „Hennigsdorf“, wo Frauen und Kinder der Besatzungsmitglieder des so sehnsüchtig erwarteten Schiffes die letzten Stunden bis zum Festmachen des MS „Eisenhüttenstadt“ verbrachten. Nun zählten die zwei Stunden Verspätung — der Seenotruf des dänischen Fischkutters „Nitte“ hatte sie aufgehalten — schon nicht mehr. Kapitän Hans Wachtel berichtete gleich vor Journalisten, warum sich die geplante „Vierwochenreise“ so ausdehnte. Anfang Januar nahm das Schiff Kurs auf das Schwarze Meer. Danach ging es nicht zurück nach Rostock, sondern zu einer Charterreise vom Persischen Golf mit Öl nach Japan. In Madras soll die „Eisenhüttenstadt“ Eisenerz für die CSSR nehmen. Das bedeutet — Entgasung des Schiffes. Trotz fast unmöglicher Bedingungen schafft es die Besatzung, die Entgasung selbständig und in kurzer Zeit durchzuführen. Auch für diese großartige Leistung wurde das kombinierte Spezialschiff ausgezeichnet. Weitere Auszeichnungen wie die Ehrenurkunde des FDJ-Zentralrates und die Prämierung für den 3. Platz des Schiffs-kollektivs im Wettbewerb 1971 der Tanker werden überrascht und freudig durch die Besatzung aufgenommen. Dem Jugendfreund Hans-Joachim Krohn wird dann für seine vorbildliche FDJ-Arbeit die „Artur-Becker-Medaille“ verliehen. Nach der Auszeichnung, an der Vertreter der Politabteilung und der staatlichen Leitung des VEB DEUTFRACHT teilnahmen, stand für fast alle Besatzungsmitglieder fest: Die Ablösung für einen Urlaub ist gesichert.

Nach dem offiziellen Teil mußten die Väter und Söhne über ihre lange Reise vor den Angehörigen berichten. Auch dieses Zusammentreffen, wie die Begrüßung durch die Kapelle der DSR, war gut organisiert. Frau Wachtel bedankte sich dafür im Namen der Frauen. Sie weiß, wie sehr sich alle Frauen und Kinder über diese Vorbereitungen gefreut haben. Auch die zweistündige Verspätung wurde an Bord des MS „Hennigsdorf“ gut überbrückt. Diese Leistungen der Seeleute stehen für viele andere und sie alle verdienen unsere Anerkennung. Wünschen wir MS „Eisenhüttenstadt“ auch bei der weiteren Planerfüllung viel Erfolg.

Hans-Joachim Krohn (links) wurde nach dieser langen Reise für gute FDJ-Arbeit mit der „Artur-Becker-Medaille“ in Bronze ausgezeichnet.



MS „Eisenhüttenstadt“ machte längsseits vom MS „Hennigsdorf“ im Rostocker Überseehafen fest.



Freudige Erwartung herrschte auf MS „Hennigsdorf“, als die Frauen und Kinder der Besatzung vom MS „Hennigsdorf“ das Schiff kommen sahen.



Nach dem Festmachen gab es kein Halten mehr. Es war ein freudiges Wiedersehen. Fotos: E. Brauns (2), M. Lang (4)



Aktivisten der ersten Stunde

Waldemar Fronzcek



Das bisherige Leben und berufliche Schaffen des Genossen Waldemar Fronzcek, der im Jahre 1910 als Sohn einer Ar-

beiterfamilie in Baku geboren wurde, ist eng verbunden mit der internationalen Befrachtungstätigkeit des VEB DEUTFRACHT und der Entwicklung der deutsch-sowjetischen Zusammenarbeit. Im Jahre 1928 begann seine berufliche Entwicklung bei der Deutsch-Russischen Lager- und Transportgesellschaft in Berlin und Hamburg, die mit einer mehrjährigen Tätigkeit bei der „Deruta“ in Rotterdam fortgesetzt wurde. Die Erziehung im Elternhaus und seine Mitgliedschaft im Kommunistischen Jugendverband und im Arbeitersportverein „Fichte“ führten ihn im Jahre 1932 in die Reihen der KPD in Holland.

Aus der Sowjetunion zurückgekehrt – er war während des Krieges zur Roten Armee übergelaufen – stellte er sofort seine ganze Kraft und sein umfangreiches politisches und fachliches Wissen dem Aufbau unserer jungen Republik zur Verfügung. Er gilt als Aktivist der ersten Stunde.

In verantwortungsvoller Tätigkeit in der Verkehrsabteilung des Ministeriums für Außenhandel und innerdeutschen Handel tätig, begann er bereits Anfang der 50er Jahre die ersten Charterschiffe mit Importladungen für unsere Republik abzuschließen. Am 1. April 1952 wurde er beauftragt, den Aufbau des neugegründeten VEB DEUTFRACHT, Deutsches Kontor für

Seefrachten, vorzunehmen. Die Gründung des Betriebes ist mit seinem Wirken und seinem Namen untrennbar verbunden. Er übernahm die Funktion des Stellvertreters des Direktors und war Verantwortlicher für die gesamte Chartertätigkeit des Betriebes. Mit einem kleinen Mitarbeiterstab unter der Leitung des Genossen Erich Both begann er die Firma aufzubauen und die ersten internationalen Kontakte herzustellen.

Seine perfekten Sprachkenntnisse in mehreren Sprachen, verbunden mit seinem tiefgründigen Wissen und der Berufserfahrung, ließen die Fachkreise aufhorchen, sie gaben ihm die Möglichkeit, auch die komplizierten Probleme in Verhandlungen mit Gesprächspartnern oder kapitalistischen Schifffahrtskonferenzen mit ökonomischem Nutzen für unsere Republik zu lösen.

Große Aufmerksamkeit widmete Genosse Fronzcek in seiner Tätigkeit der sich bald anbahnenden Zusammenarbeit mit den Befrachtungsorganisationen der sozialistischen Länder, insbesondere der engen brüderlichen Zusammenarbeit mit Sovfracht Moskau.

Sein besonderer Verdienst besteht darin, daß er konsequent und parteilich die Interessen der Deutschen Demokratischen Republik und der Sowjetunion vertrat und mit dem Einsatz seiner Person um die Durch-

setzung der beiderseits vorgeschlagenen Prinzipien rang.

Besondere Verdienste erwarb sich Genosse Fronzcek bei der Einrichtung des Gemeinschaftsdienstes und der Zusammenarbeit zwischen der Deutschen Demokratischen Republik und der Vereinigten Arabischen Republik, der Sowjetunion, Finnland und der Republik Indien. Seine internationale Anerkennung und Popularität kommt auch darin zum Ausdruck, daß er bereits 1962 als Schiedsrichter des Internationalen Schiedsgerichts für See- und Binnenschifffahrt in Gdynia nominiert wurde.

Schwerpunkt seiner gesamten Tätigkeit war die Heranbildung eines qualifizierten Kollektivs von Mitarbeitern, die den internationalen Anforderungen gewachsen sind und neben einem großen Fachwissen über die erforderliche Auslandspraxis verfügen.

Im Verlaufe seiner langjährigen leitenden Tätigkeit fand deshalb Genosse Fronzcek bei allen Mitarbeitern des Betriebes und über den Rahmen des VEB DEUTFRACHT hinaus als Vorgesetzter und Vorbild Anerkennung und Achtung.

Das unermüdete Schaffen des Genossen Fronzcek wurde wiederholt mit staatlichen Auszeichnungen, wie der „Verdienstmedaille der DDR“ 1965 und 1966 als „Verdienter Seemann“, gewürdigt.

Heinz Nehmer



Genosse Heinz Nehmer gehört zu den dienstältesten und erfahrensten Tankerkapitänen des VEB DEUTFRACHT und ist seit über 40 Jahren in der Seeverkehrswirtschaft erfolgreich tätig.

Mit 16 Jahren nahm er unter den damaligen kapitalistischen Schifffahrtsbedingun-

gen die schwere Bürde auf sich, als Schiffsjunge anzuhören, und entwickelte sich zu einem erfahrenen Seemann und Schiffs-offizier. Unter sozialistischen Bedingungen wurde es ihm jedoch erst möglich, seine erworbenen Kenntnisse und Fertigkeiten als Leiter eines Schiffskollektivs zum Wohle einer von Ausbeutung und Unterdrückung befreiten Arbeiterklasse einzusetzen. Bereits während seiner Fahrzeit in Mannschaftsdienstgraden erwarb er sich Spezialkenntnisse auf dem Gebiet der Tankerfahrt. Die gesammelten Kenntnisse und praktischen Erfahrungen erweiterte er durch den Besuch der Seefahrtsschule 1934 und 1939 und beendete seine Ausbildung mit der Aushandigung des Patentes A 6 – Kapitän auf Großer Fahrt. Seine seemannische Laufbahn als nautischer Offizier wurde 1940 durch seine Einberufung zur faschistischen Kriegsmarine unterbrochen, und bald danach kam er in Kriegsgefangenschaft.

1946 gehörte Heinz Nehmer zu den ersten und aktivsten Genossen, die am Neuaufbau der antifaschistischen demokratischen Ordnung beteiligt waren. Hier setzte er seine bereits seit früherer Jugend begonnene aktive politische Tätigkeit im Dienste der Arbeiterklasse fort. Seine erworbene politische Erfahrung, sein klarer Klassenstandpunkt und seine politische Überzeugungskraft waren ausschlaggebend für verschiedene Aufgaben in verantwort-

lichen Funktionen der Partei. So gehörte Genosse Nehmer zu den ersten Absolventen der Parteihochschule „Karl Marx“. Im Jahre 1956 übernahm Genosse Nehmer die Funktion eines nautischen Inspektors in der DSR. Auf Grund seiner umfangreichen Erfahrungen auf dem Gebiet der Tankerschiffahrt wurde er 1957 für die Vorbereitung des ersten Tankerbauprogramms eingesetzt. Auf der Leningrader Admiralitätswerft leitete er 1957/58 die Bauaufsicht für die ersten dort für die DDR gebauten Tankschiffe. Für das erste Schiff dieser Serie wurde er zum Kapitän berufen und ist danach fast ausschließlich auf Tankschiffen als Kapitän tätig. Er ist ein vorbildlicher Leiter mit ausgezeichneten Führungseigenschaften. Seine Aufgaben löst er mit einem sehr hohen Verantwortungsbewußtsein. In seiner gesamten Dienstauffassung und seiner ständigen vorbildlichen Einsatzbereitschaft ist er allen Offizieren und Kapitänen der Flotte ein besonderes Vorbild.

Grundlage seiner zielgerichteten Tätigkeit an Bord ist die besondere Beachtung der Prinzipien der sozialistischen Menschenführung. Dabei bildet die Arbeit mit dem Schiffsrat einen festen Bestandteil seiner Leitungstätigkeit. Seit Jahren arbeitet er als gewähltes Mitglied der Parteileitung sehr aktiv an der Gestaltung eines intensiven Partylebens mit.

Auf Grund seiner hervorragenden Lei-

stungen wurde er 1961 mit dem Orden „Banner der Arbeit“ geehrt. Die Leitung des Betriebes würdigte seine Leistungen in den folgenden Jahren mit der dreimaligen Auszeichnung zum „Aktivisten“ und ferner mit der Verleihung der „Medaille der Seeverkehrswirtschaft in Bronze“.

Für seine langjährige Tätigkeit in der Seeverkehrswirtschaft erhielt er die „Medaille für treue Dienste in der Seeverkehrswirtschaft“ in Gold.

1970 errang er mit dem Kollektiv des MT „Bitterfeld“ die Auszeichnung „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“. Gleichfalls erfolgte die Auszeichnung mit der Ehrenurkunde des Ministerrates. Als Höhepunkt seiner beruflichen und politischen Laufbahn ist die Auszeichnung mit dem Ehrentitel „Verdienter Seemann“ im Jahre 1971 zu werten.

Seine Verdienste und Auszeichnungen sind letztlich auf seine von hohem Bewußtsein und unerschöpflichem Totendrang gerichtete Arbeitsweise zurückzuführen, bei deren Ausführung es niemals eine Trennung von fachlicher und politischer Arbeit gab. Ganz besonders spiegeln sich seine persönlichen Verdienste in den ökonomischen Ergebnissen wider, die die von ihm geleiteten Kollektive erzielten. Alles in allem ist Genosse Heinz Nehmer eine sozialistische Persönlichkeit, die in hohem Maße die Achtung und Anerkennung des gesamten Betriebes verdient.

Paul-Heinz Stahl



In einer eng mit der Schifffahrt verbundenen Familie aufgewachsen, wollte Paul-Heinz Stahl ebenfalls zur Seefahrt. Da die Mutter jedoch die Ausbildungskosten nicht aufbringen konnte, ging er 1929 in

die Lehre bei einer Rostocker Reederei und Schiffsmaklerei. Hier qualifizierte er sich zum Befrachter. Die Stagnation in der Handelsschifffahrt während der Nazizeit zwang auch Genossen Stahl zum Berufswechsel und führte ihn über die Einberufung zur Naziwehrmacht in die Gefangenschaft.

Im Mai 1946 begann er dann als Hafenarbeiter bei der Deruta AG in Rostock. Man war auf seine Fähigkeiten aufmerksam geworden und er erhielt den Auftrag, in Rostock eine Tally-Organisation aufzubauen. Am 1. November 1949 wurde er in das Kollektiv der Deruta AG übernommen und zum Leiter der Konnossementenabteilung berufen.

Hier lernte er erstmalig die Vorteile kennen, in einem sozialistischen Kollektiv zu arbeiten, und gemeinsam mit seinen Kollegen vervollständigt er seine expeditionellen Kenntnisse.

Dabei sah er vor allem seine Hauptaufgabe darin, aktiv beim Aufbau des ersten Liniendienstes von DDR-Häfen nach Finnland mitzuarbeiten.

Am 1. Mai 1957 trat Genosse Stahl in den VEB DSR ein und war wiederum aktiv am Aufbau des Liniendienstes beteiligt, der mit Indienstellung der ersten Typ-IV-

Schiffe „Frieden“ und „Freundschaft“ von der DDR nach Fern-Ost eröffnet wurde.

Diese Erfahrungen, gewonnen beim Aufbau der Liniendienste nach Finnland und Fern-Ost, befähigten Paul-Heinz Stahl, in der Folgezeit den Einsatz der gesamten Flotte operativ zu leiten. In dieser Eigenschaft als Leiter der Operativ-Gruppe nahm er als Vertreter des VEB DSR ständig an den Tagungen der Reederei- und Befrachtungsorganisationen des RGW teil.

Als im Rahmen eines Schifffahrtsabkommens zwischen der DDR – VAR (heute ARA) die Eröffnung eines Gemeinschaftsliniendienstes zwischen beiden Ländern zur Debatte stand, wird Genosse Stahl als Mitglied der ständigen gemischten Kommission zur Vorbereitung, zum Aufbau und zur Entwicklung dieses Dienstes wiederum herangezogen. Die schnelle Flottenentwicklung der 60er Jahre machte eine Aufgabenstellung in der damaligen Verkehrsdirektion des VEB DSR erforderlich. Dem Genossen Stahl wird im Zuge dieser Neuorganisation die Leitung des Direktories für europäische Linien und die Trampschiffahrt übertragen. Unter seiner Leitung wurde das europäische Liniennetz der DSR weiter ausgebaut; es folgen Li-

nienendienste in die Süd- und Nordlevante und nach England.

Genosse Stahl hat also entscheidenden Anteil am Aufbau des Liniennetzes der DDR-Handelsflotte. Er wurde immer dort eingesetzt, wo es galt, neue Verbindungen zu knüpfen, etwas zu schaffen, was über den bisherigen Rahmen hinausgeht. So ist verständlich, daß er Anfang 1969 vom Präsidenten der DSH, Genossen Heinz Neukirchen, in die Arbeitsgruppe zur Vorbereitung der Gründung des VEB DEUTFRACHT, Internationale Befrachtung und Reederei, berufen wurde.

Mit der Gründung des neuen Betriebes am 1. Januar 1970 ist der Genosse Stahl wieder an entscheidender Stelle tätig; als Bereichsleiter für operative Plandurchführung im Direktorat Flotte.

Neben anderen Auszeichnungen, die seine Leistungen beim Aufbau der Seeverkehrswirtschaft der DDR würdigen, wurde Paul-Heinz Stahl, der nie Zeit und Gelegenheit für ein Hochschulstudium hatte, die Berufsbezeichnung Ing. Ok. der Seeverkehrswirtschaft durch die Verkehrshochschule Dresden zuerkannt. Das ist wohl die schönste Würdigung seiner Leistungen.

Als im September 1951 eine Verordnung der Regierung der DDR über die Gründung des VEB DEUTFRACHT erlassen wurde, wurde ein speziell operatives Organ zur Sicherung der termingerechten Abwicklung der seewärtigen Außenhandelstransporte geschaffen. Wenn seit der Gründung des Betriebes bis 1966 sich das Befrachtungsvolumen versiebenfacht hat und 1970 das von DEUTFRACHT vermittelte Ladungsvolumen rund 10 Mio Tonnen betrug, so sind diese Erfolge nicht zuletzt darauf zurückzuführen, daß der VEB DEUTFRACHT weltweite Beziehungen im Befrachtungsgeschäft unterhält.

Bereits vom Beginn der Tätigkeit des VEB DEUTFRACHT gab es zur sowjetischen Bruderorganisation V/O Sovfracht Moskau sehr enge Kontakte, die in den Anfangsjahren eine wertvolle Hilfe für das junge Unternehmen darstellten. Diese Beziehungen haben sich bis zum heutigen Tag kontinuierlich weiterentwickelt und gefestigt. Der 1970 gegründete VEB DEUTFRACHT, Internationale Befrachtung und Reederei Rostock, hat diese Verbindungen noch weiter ausgebaut, und wir müssen heute feststellen, daß diese gute Zusammenarbeit im Jahre 1972 durch langfristige Vereinbarungen gekrönt wird. Dazu hat nicht zuletzt die Bildung eines Repräsentanzbüros des VEB DEUTFRACHT in Moskau beigetragen, um die vielseitigsten Formen der Zusammenarbeit auf dem Befrachtungssektor zu vertiefen.

Im Rahmen der Tätigkeit in den Sektionen und Organen des RGW hat sich der VEB DEUTFRACHT in all den Jahren einen festen Platz bei der Verwirklichung der Beschlüsse des RGW erkämpft. Mitarbeiter des Betriebes sind aktiv tätig in dem Dokumentenrat bei der Ausarbeitung von Charterpartien und Konnossementen. Weiterhin arbeiten sie mit in der Arbeitsgruppe zur Ausarbeitung

DEUTFRACHT- ein international anerkannter Geschäfts- partner

Unterzeichnung
des Abschlußprotokolls
durch Genossen Friedrich Herrmann
während der
IV. RGW-Arbeitsgruppentagung
in Rostock



und Durchsetzung der Allgemeinen Bedingungen zur gegenseitigen Zurverfügungstellung von Tonnage sowie in anderen Arbeitsgruppen. So legte u. a. die 22. und 23. Jahrestagung der Befrachtungs- und Reedereiorganisationen der Mitgliedsländer des RGW ein umfangreiches Programm für die weitere Vertiefung und Vervollkommnung der Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Organisationen fest. Dieses Programm dient der politischen und ökonomischen Integration der Mitgliedsländer des RGW und legt u. a. fest, daß in den Jahren 1971 bis 1973 Formen der Zusammenarbeit der Schiffahrtbetriebe in der Linien- und Trampschiffahrt sowie der Vervollkommnung von Organisationsformen der Befrachtungstätigkeit zu erarbeiten und durchzusetzen sind. Daraus schlußfolgernd hat der VEB DEUTFRACHT die notwendigen Initiativen ergriffen und mit den sozialistischen Bruderorganisationen wie Mafracht Budapest, Polfracht Gdynia, PZM Szczecin die ersten Verträge über Zusammenarbeit und Erfahrungsaustausch auf dem Gebiet der Befrachtung und Schiffahrt abgeschlossen. Weitere entsprechende Verträge stehen mit V/O Sovfracht Moskau, Bulfracht Sofia und Cechofracht Prag vor dem Abschluß. Damit wurde die Grundlage für ein integriertes System der Zusammenarbeit und des gemeinsamen Auftretens der sozialistischen Bruderorganisationen auf dem internationalen Befrachtungs- und Schiffahrtsmarkt geschaffen.

Der VEB DEUTFRACHT gehört ebenfalls zu den Gründern der International Shipowners Association (INSA) Gdynia, und es sollte an dieser

Stelle hervorgehoben werden, daß die Mitarbeit von leitenden Genossen in den verschiedensten Kommissionen der INSA sehr progressiv eingeschätzt werden kann. So leitet u. a. der Direktor Flotte, Genosse Preußner, die Technisch-Ökonomische Kommission der INSA. Weitere leitende Mitarbeiter sind in der Juristischen- und Dokumenten-Kommission ebenfalls aktiv tätig.

Durch die aktive Mitarbeit im Rahmen des RGW und der INSA hat sich der VEB DEUTFRACHT im internationalen Seefrachten- und Schiffahrtsgeschäft bei den sozialistischen Bruderorganisationen durch seine Leistungsfähigkeit einen guten Ruf erworben. Ebenfalls ist zu sagen, daß sich dieser gute Ruf auch bei Befrachtungs- und Maklerfirmen im kapitalistischen Ausland gefestigt hat. So besitzt der Betrieb u. a. zu 80 ausländischen Firmen sehr enge Geschäftsbeziehungen. Der VEB DEUTFRACHT ist heute ein äußerst geschätzter Geschäftspartner und hat einen festen Kreis von Kunden, die immer wieder gern mit den Mitarbeitern des Betriebes zusammenarbeiten.

Die Auslandsbüros des VEB T in Moskau, Peking, Bombay, Hamburg und London sind ein wesentlicher Bestandteil der Arbeit des Betriebes auf dem internationalen Markt.

Als Mitglied der BIMCO – zuerst als Broker-Member und heute als Owner-Member – hat der Betrieb durch seine Mitarbeit im Dokumentenrat auch hier Anerkennung seiner Leistungen gefunden. Wenn wir heute nach über 20jähriger Tätigkeit des VEB DEUTFRACHT im Rahmen des internationalen Seefrachten- und Schiffahrtsgeschäftes zurückblicken, so können wir mit stolzer Gewißheit sagen, daß der VEB DEUTFRACHT zu einem anerkannten und geachteten Geschäftspartner im internationalen Geschäftsleben geworden ist.

F. Herrmann



Erfahrungsaustausch DEUTFRACHT – Sovfracht beendet

Mit der Unterzeichnung des Abschlußprotokolls an Bord des Massengutfrachters „Hennigsdorf“ fand im Mai 1972 der mehrtägige Informations- und Erfahrungsaustausch einer Delegation der sowjetischen Befrachtungsorganisation „Sovfracht“, Moskau, unter Leitung ihres Präsidenten, N. Zuev, beim VEB DEUTFRACHT, Internationale Befrachtung und Reederei Rostock, seinen Abschluß. Beide Seiten äußerten ihre vollste Zufriedenheit über die Ergebnisse ihrer Zusammenarbeit in den ersten vier Monaten dieses Jahres. Sie stellten fest, daß die Eröffnung des Repräsentanzbüros des VEB DEUTFRACHT im September vergangenen Jahres in der sowjetischen Hauptstadt ein wesentlicher Schritt zur Festigung der Zusammenarbeit zwischen den beiden Bruder-

organisationen war. Im Ergebnis ihrer Verhandlungen trafen Sovfracht und DEUTFRACHT eine Abstimmung über die Charterung sowjetischer Schiffstonnage für den seewärtigen Transport von DDR-Ladungen im zweiten Halbjahr.

Während eines Empfangs an Bord des Massengutfrachters „Hennigsdorf“, dem der Präsident der Direktion Seeverkehr und Hafenvirtschaft, Heinz Neukirchen, der Leiter der Politischen Abteilung der Handelsflotte der DDR, Heinz Stieler sowie weitere leitende Persönlichkeiten der Seeverkehrswirtschaft beiwohnten, unterstrichen Präsident Zuev und Generaldirektor Eduard Zimmermann die große Bedeutung der kooperativen Zusammenarbeit ihrer Betriebe für die Verwirklichung der sozialistischen ökonomischen Integration zum Nutzen beider Länder. Sie bezeichneten das Ergebnis ihrer Verhandlungen als einen Beitrag zur schrittweisen Durchsetzung des Komplexprogramms des RGW.

Präsident Zuev und der stellvertretende Direktor Ostsektor Koltypin der Sovfracht-Reederei.



Ideenreichtum, Elan und vielfältige Initiativen kennzeichnen auch die Jugendlichen des VEB DEUTFRACHT. Alle FDJler auf den 28 Schiffen und in der Verwaltung wurden seit Bestehen des Betriebes kontinuierlich in die Planerfüllung einbezogen, und sie leisteten einen großen Beitrag, um mitzuhelfen, die Volkswirtschaftspläne zu erfüllen und überzuerfüllen.

Ein neuer Höhepunkt und zugleich ein großer Ansporn im Leben der FDJ-Organisation ist die Vorbereitung der X. Weltfestspiele der Jugend und Studenten 1973 in Berlin.

Mit dem Beschluß der 4. Zentralratstagung der FDJ zur Durchführung der X. Weltfestspiele entstand unter den Jugendlichen eine Welle des Wettstreits um ökonomische wie auch politische Erfolge. Jeder einzelne fühlt sich verpflichtet, seinen Beitrag zum Gelingen dieses großen Treffens der Jugend aller Länder zu leisten.

Im VEB DEUTFRACHT konnten bisher 251 514,50 M durch Eigenreparaturen und durch Rückführung von Schrott erwirtschaftet werden. Um die Bewegung der Messe der Meister von morgen zu verbessern, wurden vier Jugendneuererkollektive gebildet. Durch sie wird erreicht werden, daß sich die Beteiligung der Jugendlichen am Neuererwesen vor allem auch auf den Jugendobjekten verbessern wird.

In diesem Jahr wurde die Betriebs-MMM zum ersten Mal dazu genutzt, einen Erfahrungsaustausch der Jugendlichen untereinander durchzuführen. Das war in diesem Jahr neu und wird auch in der Zukunft zur Tradition werden. Auch die politisch-ideologische Arbeit unter den Jugendlichen hat sich von Jahr zu Jahr weiterentwickelt. Ein Ausdruck dessen ist u. a. die Verbesserung des FDJ-Studienjahres an Bord der Schiffe. So beteiligten sich bisher in diesem Jahr 36 Jugendfreunde an den Prüfungen zum Erwerb des Abzeichens „Für gutes Wissen“ in einer der drei Stufen. Zur Zeit bereiten sich auf fast allen Schiffen weitere FDJler auf diese Prüfungen mit großem Eifer vor.

In einem ökonomisch-kulturellen Leistungsvergleich wollen die Studenten der Universität und vor allem die FDJler aus der Flotte und der Verwaltung des VEB DEUTFRACHT auf vielen Gebieten ihr Wissen beweisen. Dieser Leistungsvergleich soll dazu dienen, die Verbindung zwischen der Flotte und der Verwaltung zu festigen.

In den Jahren des Bestehens des Betriebes erreichten die Jugendlichen auf allen Gebieten hohe Ergebnisse. Für viele junge Menschen, die zu Schrittmachern wurden, sollen an dieser Stelle nur einige wenige stellvertretend genannt werden. So gehören dazu Hans-Joachim Krohn vom MS „Eisenhüttenstadt“, der mit der „Artur-Becker-Medaille“ in Bronze ausgezeichnet wurde, Michael Jung und Siegmund Schulze vom MS „Eisenhüttenstadt“ sowie Ulrich Sädler, er ist Parteisekretär auf MS „Calbe“.

Wir wünschen allen Jugendlichen des VEB DEUTFRACHT weiterhin viel Erfolg bei ihrer Arbeit und hoffen, daß sie auch weiterhin tatkräftig bei der Erfüllung unserer Aufgaben mithelfen werden.

Marlene Rau,
FDJ-Sektorenleiter, VEB DF



Jugend mit Elan dabei

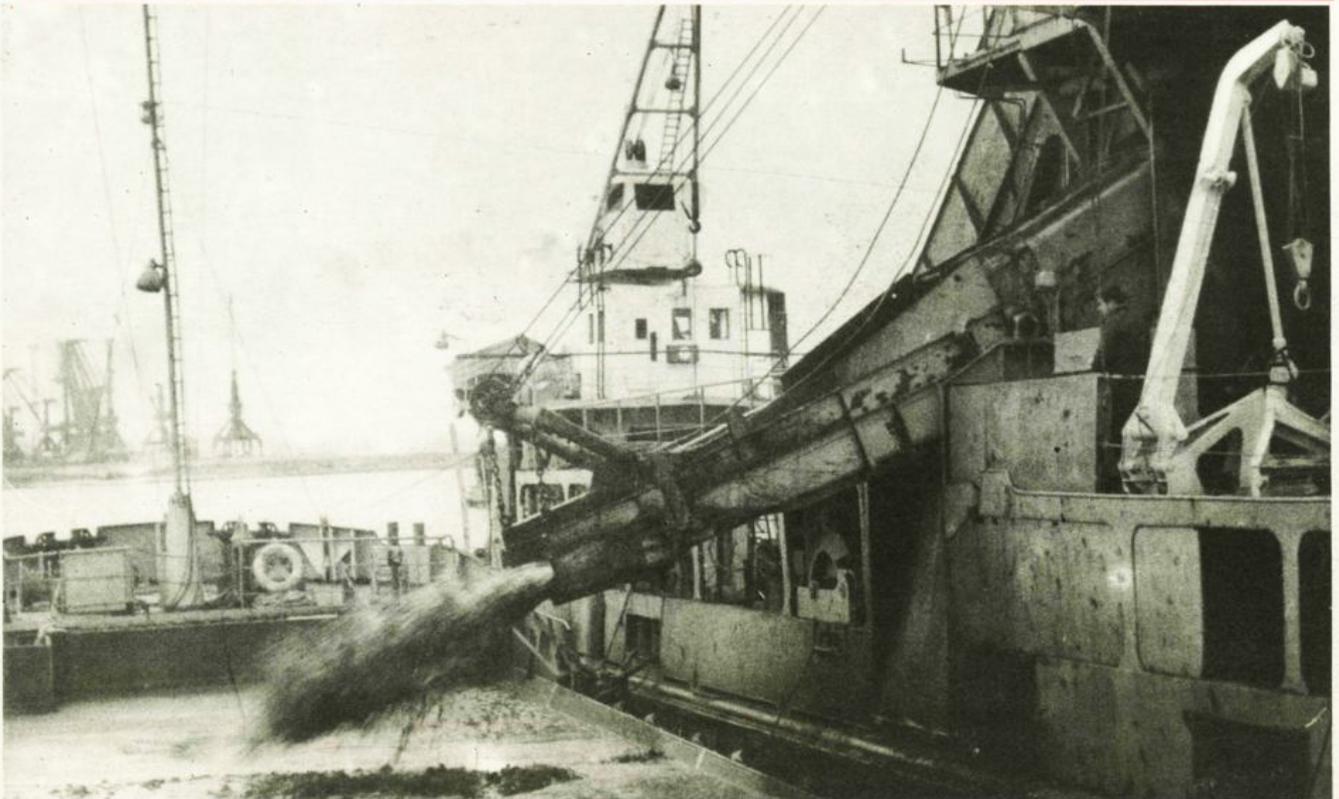
Die FDJler des VEB DEUTFRACHT sind eng mit ihrem Betrieb verbunden

Im vergangenen Jahr konnte die FDJ ihren 25. Jahrestag begehen. Genosse Hans Münn (rechts) erzählt von den Anfängen (Foto links oben).

Genossin Marlene Rau, FDJ-Sektorenleiter VEB DEUTFRACHT mit Jugendlichen vom MS „Thale“ im Gespräch (links Mitte). Junge Matrosen, Paten der DEUTFRACHT-Reederei, zu Gast auf MS „Brandenburg“ (links unten).

Fotos (3): M. Lang

VEB BAGGER-, BUGSIER- UND BERGUNGSREEDEREI



20 Jahre volkseigene technische Flotte 20 Jahre Verwirklichung sozialistischer Wirtschaftspolitik

Am 1. Juli 1972 schauen die Werktätigen der technischen Flotte voller Stolz auf die 20jährige kontinuierliche Entwicklung ihres Betriebes zurück.

Viele von ihnen, die heute zum Stamm des Betriebes zählen, haben vor 20 Jahren unter den schwierigsten Bedingungen den Grundstein für die heutige technische Flotte gelegt.

Nach dem Zusammenbruch des faschistischen Hitlerdeutschlands waren nur noch veraltete bzw. stark beschädigte Grundmittel unterschiedlicher Eigentumsformen vorhanden. Von einer technischen Flotte konnte nicht gesprochen werden.

Erst seit 1952 können wir vom Beginn der Bildung einer technischen Flotte in konzentrierter Form sprechen. Unter der Führung der Parteiorganisationen mußte nicht nur der Weg in ökonomischen Fragen abgesteckt werden, sondern es mußte zuerst auch Klarheit in den Köpfen der Menschen geschaffen werden.

Alle, die Lotsen, Schlepper, die Bergungsflotte und die Seebaggerei, versuchten, das Beste für die Volkswirtschaft zu bringen.

Die vergangenen Jahre zeigten, daß zur Lösung der von unserer Partei gestellten Aufgaben die Organisationsformen der bestehenden technischen Betriebe der Seeverkehrs- und Hafengewirtschaft nicht ausreichten, die Aufgaben zu bewältigen. Die vorhandenen Potenzen reichten nicht zur entscheidenden planmäßigen Steigerung der Arbeitsproduktivität auf der Basis

des wissenschaftlichen Höchststandes und zur Sicherung der materiell-technischen Basis sowie moderner Technologien und Verfahren.

In den einzelnen Betrieben waren somit die Voraussetzungen zur rationelleren Gestaltung der Produktion, wie sie von unserer Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands gefordert wurden, nicht vorhanden. Nur unter Aufwand großer zeitlicher, finanzieller und kadernmäßiger Investitionen hätten diese Voraussetzungen geschaffen werden können. Die Erkenntnis, daß die Aufgaben, die die Partei und Volkswirtschaft an uns stellten und immer erfüllen wird, führte zu der Schlußfolgerung, eine starke technische Basis für die See- und Hafengewirtschaft zu schaffen.

Am 1. Januar 1970 wurde der VEB Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei geschaffen. Die Zusammenführung der beiden Betriebe LBB und DSB war der Ausdruck einer kontinuierlichen Wirtschaftspolitik unserer Partei. Wir können heute sagen, daß dieser Schritt sich als richtig erwiesen hat.

In den fünf bestehenden Betriebsstellen unseres Betriebes werden heute neben Lotsen-, Schlepper-, Bugsier- und Baggerarbeiten im großen Umfang auch technische Dienstleistungen für die Handelsflotte der DDR, aber auch für ausländische Schiffe durchgeführt. Die Palette der Dienstleistungen geht von der Chronometer- und nautischen Geräteprüfung bis zur Rettungsflößenreparatur, Tank- und Unterwasser-schiffsreinigung. Der Betrieb hat in den letzten Jahren auch an solchen

wirtschaftlich wichtigen Vorhaben, wie KKW Nord und Vorhaben des Küstenschutzes bzw. der Kiesgewinnung, erfolgreich gearbeitet.

Durch die Konzentration der Produktion war uns einmal die Möglichkeit gegeben, die Arbeits- und Lebensbedingungen wesentlich zu verbessern und gleichzeitig eine Verbesserung der gesellschaftlichen Arbeit durchzusetzen.

In guter Zusammenarbeit von Partei, Gewerkschaftsorganisation und staatlicher Leitung des Betriebes ist es möglich geworden, die Beschäftigten der technischen Flotte schneller und besser mit den Beschlüssen unserer Partei vertraut zu machen. Der Ausdruck für das gewachsene Klassenbewußtsein wird mit am besten darin sichtbar, daß der überwiegende Teil der Kollektive im sozialistischen Wettbewerb den Titelkampf aufgenommen hat und ein Teil davon bereits ausgezeichnet werden konnte.

Allen Zweiflern an der Richtigkeit der Bildung eines solchen Betriebes haben die Werktätigen durch eine gute Planerfüllung in den zurückliegenden Jahren die richtige Antwort gegeben. Die Angehörigen der technischen Flotte haben entsprechend den Beschlüssen unserer Partei eine technische Basis in der See- und Hafengewirtschaft geschaffen, die den Anforderungen der Seeverkehrswirtschaft weitestgehend gerecht wird. Das wird auch durch die kontinuierliche Planerfüllung im 1. Quartal 1972 und im ersten Halbjahr 1972 bewiesen.

So konnte der Plan per 30. April 1972 wie folgt erfüllt werden:

Bruttoproduktion mit 108,5 Prozent
Warenproduktion mit 119,5 Prozent.

Das einheitliche Betriebsergebnis wurde übererfüllt.

In Auswertung des VIII. Parteitages und der 5. Tagung haben alle Kollektive zusätzliche Verpflichtungen übernommen. Diese Verpflichtungen sollen der Beweis für die Verbundenheit der Angehörigen der technischen Flotte zur Partei- und Staatsführung sowie ein Beitrag zur Realisierung des großen sozialpolitischen Programms, welches auf der 5. Tagung beschlossen wurde, sein.

In Überarbeitung des Wettbewerbsprogramms für das Jahr 1972 werden wir den Halbjahres- und Jahresplan in allen seinen Teilen qualitativ und termingerecht erfüllen und übererfüllen.

Allen Werktätigen, vor allem den rund 400 Beschäftigten, die 20 Jahre und länger in unserem Betrieb tätig sind, sagen wir Dank und Anerkennung für die bisher geleistete Arbeit. Alle werden ihre ganze Kraft für die noch größeren vor uns stehenden Aufgaben einsetzen.

Saal,
Stellvertreter des Leiters
der Politabteilung (BBB)

Müller,
Direktor

Hagen,
BGL-Vorsitzender

Mitte des Jahres 1970
bezogen die Lotsen
ihr neues Heim



Politische und ökonomische Ziel- und Aufgabenstellung des VEB BBB

Beim Rück- und Ausblick auf das 20jährige Bestehen der sozialistischen technischen Flotte unserer Republik kann mit Fug und Recht behauptet werden: Unsere Bilanz ist gut, Unser Weg war und ist richtig. Unsere oft sehr harten Anstrengungen haben sich gelohnt für die gesamte Gesellschaft wie für jeden einzelnen, denn unser Leben ist reicher und schöner geworden. Jeder von uns fand dabei zugleich auch die Erfahrung aufs neue bestätigt: Die Wurzeln unserer wachsenden Erfolge — das sind

- das feste Bündnis der Arbeiterklasse und ihrer Partei mit der Klasse der Genossenschaftsbauern und der Intelligenz,
- unsere gemeinsame Arbeit in der Nationalen Front unter Führung der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands,
- unsere eigenen Anstrengungen zur weiteren Stärkung und Festigung unserer sozialistischen Staatsmacht und unserer sozialistischen Wirtschaft,
- die ständig enger werdende Freundschaft, Zusammenarbeit und Integration der DDR mit der Sowjetunion und den anderen sozialistischen Staaten.

Die feste Verbundenheit der DDR mit der UdSSR garantiert die Verwirklichung unserer Lebensinteressen. Wir handeln nach der erprobten Erkenntnis:

Je stärker der Sozialismus, desto sicherer der Frieden. Je fester die Kampfgemeinschaft unserer Republik und der Sowjetunion, je enger das sozialistische Staatenbündnis, um so besser steht es um die Erfolgsaussichten im Ringen der Völker unseres Kontinents, die europäische Sicherheit zu gewährleisten. Je enger die Zusammenarbeit zwischen unseren befreundeten Ländern, um so klarer sind die Perspektiven bei der weiteren Vervollkommnung der sozialistischen Gesellschaft in unserer Republik. Deshalb setzen wir alles daran, die weitere Vereinigung der materiellen und geistigen Potenzen der SU und der DDR zu fördern und die Beziehungen zwischen unseren beiden Ländern auf allen Gebieten zu entwickeln. In diesem Bewußtsein internationaler Verantwortung erfüllen wir unsere Aufgaben.

Auch unser Betrieb steht vor der Aufgabe, wissenschaftlich-technische Höchstleistungen zu erreichen, um den volkswirtschaftlichen Anforderungen gerecht zu werden und die Effektivität unserer Wirtschaft zu erhöhen. Dieses Ziel läßt sich schneller verwirklichen, wenn wir Wissenschaft und Forschung auf eine breite Basis stellen und dazu die Neuererbewegung zum wichtigen Glied der Betriebsentwicklung und des Mitglieds sowie die Rationalisierungsmaßnahmen zum Hauptkettenglied in der Kostensenkung gestalten. Unsere Arbeit wird grundsätzlich am Ergebnis gemessen,

weil wir die Mittel, die wir für Neu- und Ersatzinvestitionen benötigen, selbst erwirtschaften müssen. Im Ergebnis wird dadurch eine noch tiefere Übereinstimmung des gesellschaftlichen Interesses mit den Interessen des einzelnen erreicht.

Das erfordert nicht nur von der Betriebsleitung, sondern von allen Werktätigen mehr als bisher ökonomisches Rechnen und Kostendenken. Das ganze Betriebskollektiv muß beraten: Wie ist die Situation im Betrieb? Welche konsequente Orientierung ist erforderlich? Gibt es einen ausreichenden wissenschaftlich-technischen Vorlauf, um die Rentabilität nicht nur für heute, sondern auch in den nächsten Jahren zu sichern? Wie hoch sind die Kosten an meinem Arbeitsplatz? Wie kann durch konkrete Neuereraufgaben eine Verbesserung der Arbeit der Neuererkollektive erreicht werden und vieles andere mehr. In einer Reihe von Brigaden, so zum Beispiel im Betriebsteil 4, ist das Haushaltsbuch eingeführt und hat sich bestens bewährt. Es ist eine gute Möglichkeit, selbst am Arbeitsplatz zu prüfen, wie es gelungen ist, Verluste zu vermeiden und Kosten zu senken. Jeder Arbeiter, Ingenieur und Ökonom muß sich auch im eigenen materiellen Interesse stärker für die Ergebnisse unseres Betriebes interessieren. Dazu möge der Wettbewerb genutzt und seine Ergebnisse schnell popularisiert werden.

FAKTEN und ZAHLEN

Jahresdurchschnittslohn der Produktionsarbeiter 1953: 5452,- Mark, 1971: 9371,- Mark. Das bedeutet eine Steigerung auf 172 Prozent. Im gleichen Zeitraum stieg die Warenproduktion auf 389 Prozent.

■ 1953 waren 87 Schiffe und Geräte vorhanden, 1971 waren es 127.

■ Die Grundmittel sind wertmäßig von 1953 bis 1971 auf 208 Prozent angewachsen.

■ Pro-Kopf-Leistung 1953: 15,6 TM, 1971: 44,4 TM.

■ Während 1953 pro Produktionsarbeiter ein Grundmittelwert in Höhe von 23 TM zur Verfügung stand, hat heute jeder Produktionsarbeiter durchschnittlich 180 TM zur Erfüllung seiner Aufgaben zu verwalten.

■ Das Durchschnittsalter der Schiffe und Geräte belief sich vor 20 Jahren auf 49 Jahre, heute ist durch ein erhebliches Neubauprogramm und durch Verschrottung der noch aus dem 19. Jahrhundert stammenden Schiffe und Geräte das Durchschnittsalter auf 16 Jahre verjüngt, davon ist die Masse der Schiffe ab 1956 erbaut worden.

■ In den ersten Jahren nach dem 2. Weltkrieg wurden etwa 30 000 Tonnen Schrott aus den Häfen und Seewasserstraßen geborgen. Außerdem mußten riesige Mengen Munition durch die Taucher gehoben werden, um die Häfen frei zu machen.

■ 1952 findet der Stapellauf des ersten Hochseebaggerneubaus der DDR statt. Der Bagger erhält den Namen „Warnemünde“.

■ Im Februar 1959 erhielt der damalige Betrieb „VEB Deutsche Seebaggerei“ für seine hervorragenden Leistungen beim Bau des Überseehafens Rostock den Orden „Banner der Arbeit“ verliehen.

■ 1965 wurde die größte Bergungsaufgabe des Betriebes übernommen: Fünf Taucher und die Bergungsschiffe „Eisvogel“ und „Polar“ leiteten die Bergung des MS „Magdeburg“ in der Themse.

■ Tankreinigungsschiff „Molch“ 1966 als Jugendobjekt auf der Warnowwerft gebaut.

■ Zur Strandsicherung und zur Verbesserung der Erholungsbedingungen am Ostseestrand wurden bisher Strandaufspülungen in Lietzow/Rügen, Graal-Müritz, Markgrafenheide, Greifswald-Eldena, Zingst und auf der Insel Hiddensee ausgeführt.

■ 1971 kurzfristiger Bau einer Bohrhübsel für die Baustelle in Finnland durch den BT 5.

■ 1972 bis 1975 Vertiefung der Fahrrinne und der Hafenbecken des Überseehafens.

■ Aufbau umfangreicher Kooperationsbeziehungen zur Schiffsreparatur auch mit Werften der VR Polen.

BETRIEBSTEILE

Naßbaggerungen zur Herstellung von Seewasserstraßen und in Seehäfen sowie ständige Unterhaltungsbaggerungen stehen täglich auf dem Programm des BT 1. Auf unserem Foto: Bagger Typ 501 mit schwimmender Fortspülleitung



Das Kollektiv des Tankreinigungsschiffes „Molch“ verpflichtete sich erst kürzlich, durch Konservierungsarbeiten etwa 50 TM einzusparen.

Tagtäglich sorgen die Beschäftigten der Werkstätten dafür, daß die zu reparierenden Geräte so schnell wie möglich wieder eingesetzt werden.



Bei den vielfältigsten Dienstleistungen ist die Hilfe der Taucher unentbehrlich. Sie sorgen mit dafür, daß die Schifffahrt reibungslos verläuft.



Ein alltägliches Bild in den Häfen. Schlepper bugsierten die Schiffe in die Hafenecken und geben ihnen Hilfe beim Auslaufen. So ist es auch im Überseehafen Rostock, wo die Schlepper der Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei Tag und Nacht im Einsatz sind.

BT 1

Durch den Betriebsteil 1 werden sämtliche Naßbaggerarbeiten zur Herstellung von Seewasserstraßen und in Seehäfen ausgeführt sowie ständige Unterhaltungsbaggerungen.

In den vergangenen Jahren wurden solche Objekte, wie Überseehafen Rostock, Hafen Varna — VR Bulgarien, Casablanca — Marokko, Veitsiluoto — Finnland, den Auftraggebern übergeben bzw. sind in Arbeit.

Die gewonnenen Bodenmassen können durch Aufspülung für die Kultivierung, für Bauzwecke, zum Beispiel für den Küstenschutz und als Material für die Bauindustrie sowie für die Neulandgewinnung, genutzt werden. Eine ordnungsgemäße Durchführung dieser Wasserbauarbeiten überwacht die Abteilung Seevermessung, die alle Vermessungsarbeiten auf See und in den Küstengewässern ausführen kann.

BT 2

Bau- und Dienstleistungen durch Taucher — so ungefähr könnten in Kurzform die wesentlichen Aktivitäten des BT 2 umschrieben werden. Doch hinter dieser Formel verbergen sich die vielfältigsten Leistungen, die nötig sind, damit im Hafen, in Werften und vielen Betrieben an der Küste und anderswo reibungslos produziert werden kann, damit die See- und Binnenwasserstraßen sicher und zuverlässig sind. Ohne den ständig und oft harten Einsatz unserer Kollegen kann kein Schiff vom Stapel laufen, wären viele Kilometer Kabel und Rohrleitungen nicht verlegt worden.

Sie sprengen und bergen Steine und Schiffahrtshindernisse, reißen Altes ab, damit Neues geschaffen werden kann, reinigen und untersuchen den Unterraum von Schiffen, sanieren und reparieren Spundwände und Kaianlagen.

BT 3

Bergung und Hilfeleistung von gesunkenen oder in Seenot geratenen Schiffen, Verschleppungen, Tankreinigung, Wartung und Testierung von nautischen Geräten und Rettungsflößen sind die Aufgaben des Betriebsteiles 3.

Durch die Bereitschaft unserer Kollegen wurden in den 20 Jahren seit Bestehen der technischen Flotte große Leistungen vollbracht, die zur internationalen Anerkennung unseres Betriebes führten und den Namen VEB Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei weit über die Grenzen unseres Landes getragen haben. Die Tätigkeit unserer Kollektive ist zu einer Selbstverständlichkeit innerhalb der technischen Dienstleistungen geworden und aus der Seeverkehrswirtschaft unserer Republik nicht mehr wegzudenken.

BT 4

Die Angehörigen des BT 4 haben große Anstrengungen unternommen, um mehr als bisher, ihr Denken und Handeln im Betriebsinteresse zu vereinen. Im Vordergrund steht das Rationalisieren. Allein durch Rationalisierung der Arbeitsorganisation des Lotsendienstes im Bereich Stralsund sollen etwa 300 bis 400 TM eingespart werden. Der erste Schritt, Verlegung der Lotsenstation Ruden nach Thießow, wurde bereits vorgenommen. Im Bereich Wismar bestehen ebenfalls Bestrebungen, das Lotswesen rentabler zu gestalten. Für den Bereich Rostock-Warnemünde ist es wichtig, den Anforderungen der Seeverkehrswirtschaft zu genügen. Das bedeutet, daß der synchron mit der Entwicklung der Seeverkehrswirtschaft zunehmend ansteigende Bedarf an Schlepperkapazität eine rationelle Auslastung der Produktionsgrundmittel erfordert. Dies soll durch einen 24-Stunden-Betrieb von Schleppern erreicht werden.

BT 5

Für die Instandhaltung der technischen Flotte, d. h. für die Planung und Durchführung, ist der Betriebsteil Instandhaltung, ein Kollektiv erfahrener Ingenieure, Techniker und Facharbeiter unserer Reederei verantwortlich. Der Betriebsteil Instandhaltung, kurz BT 5, verfügt über eigene Instandsetzungskapazitäten, eine kleine Reparaturwerft mit Slipanlage in Stralsund-Dänholm und Werkstätten in Rostock und Wismar. Mit diesen Instandsetzungskapazitäten werden planmäßige Reparaturen bei einem Teil der technischen Flotte, vor allem an den Mittelbaggern Typ 501 und deren Absatzgeräten, ausgeführt. In nicht wenigen Fällen wurden auch planmäßige Zwischeninstandsetzungen von nicht geringem Umfang an den Großgeräten der technischen Flotte ausgeführt. Die Erfahrungen des gesamten Kollektivs machten es möglich, daß Instandsetzungen, die weit über den Rahmen der technologischen Ausrüstung der Kapazitäten hinausgehen, unter Nutzung guter Kooperationsbeziehungen ausgeführt werden konnten. So wurden unter Nutzung der z. Z. stillliegenden technischen Anlagen des Reparaturbereiches Rügendamm der Volkswerft Stralsund die Normalreparatur und die Finnlandvorbereitung des Baggers „Barth“ für 1971 vom gesamten Kollektiv ausgeführt. Die dabei erreichten Instandsetzungszeiten waren und sind beispielgebend im Republikmaßstab, auch für unsere Großwerften. Das Kollektiv dieses Betriebsteiles hat schon oft von sich reden gemacht. Durch den vorbildlichen Einsatz jedes einzelnen war es möglich, die gestellten Aufgaben, die Durchführung der Instandsetzungen, zu erfüllen.

Der ehemalige Produktionsdirektor berichtet

Spüler bei der Funktionsprobe



Oft liest man in Veröffentlichungen von den großen anerkanntesten Leistungen der Häfen und der Handelsflotte, die ständig Jahr um Jahr vollbracht werden. Aber nur selten denkt man dabei an die harte, verbissene Arbeit, die ein Baggerbetrieb bei allen Unbilden der Witterung leisten muß, um die Voraussetzungen für eine sichere Schifffahrt und einen reibungslosen Umschlag zu schaffen. Von dieser Sicht aus sind die Baggerkollektive buchstäblich Bahnbrecher für den gesamten Seeverkehr.

Wie sah es hiermit nun nach Kriegsende aus? Die Häfen und ihre Zufahrten waren durch die Kriegsjahre zum großen Teil verschlickt und versandet, und nur wenige Baggergeräte waren vorhanden. Teilweise mußten sie erst gehoben und instandgesetzt werden, weil sie infolge von Kriegseinwirkungen gesunken waren. Außerdem wiesen fast durchweg alle Geräte ein Baujahr vor der Jahrhundertwende aus.

Damals bestand die Aufgabe der Baggerei darin, zunächst die Seehäfen Rostock, Wismar und Stralsund mit den dazu gehörenden Seewasserstraßen wieder verkehrssicher herzustellen, aber auch für die kleinen Fischereihäfen mußten die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden.

Als dann im Jahre 1957 mit dem Bau des neuen Überseehafens in Rostock begonnen wurde, brachte das dem Kollektiv des damaligen VEB Deutsche Seebaggerei große und komplizierte Aufgaben. Ein neuer Seekanal, eine neue Einfahrt mit Wendeböcken und drei neue Hafenbecken mußten ausgebagert werden. Dort, wo vor wenigen Jahren noch die Kühe weideten, und der Bauer sein Korn mähte, fahren jetzt Ozeanriesen.

In kurzer Frist fraßen sich die Bagger in das Land, so daß am 1. Mai 1960 das Anlegen des ersten Frachters möglich war. Um diesen denkwürdigen Tag als

Fertigstellungstermin für den ersten Bauabschnitt des Großbauvorhabens Überseehafen Rostock einzuhalten, entspann sich zwischen den Kollektiven der eingesetzten Fahrzeuge und Geräte ein mit großem Elan geführter sozialistischer Wettbewerb. Mit Stolz wurde der Wimpel des Tagesiegers vom jeweils siegreichen Kollektiv im Topp geführt. Obwohl der Boden, der in diesem Gebiet zu fördern war, an die Kollektive und Bagger höchste Anforderungen stellte, war es trotzdem möglich, in etwa zweieinhalb Jahren bis zum Termin des ersten Umschlages im neuen Hafen rund 9,4 Mio m³ Bodenmassen bei einem Anteil von rund 2,6 Mio m³ festem bis härtestem Geschiebemergel auszuheben. Insgesamt mußten für den Ausbau des Überseehafens etwa 16 Mio m³ Bodenmassen, davon rund 4 Mio m³ fester bis härtester Mergelboden, gebaggert, transportiert und verklappt bzw. verspült werden. Um diese Anforderungen zu bewältigen, mußten neun bis teilweise elf Bagger, vier Spüler und der entsprechende Schuten- und Schlepperpark in diesem Großvorhaben eingesetzt werden.

Diese Leistungen hätten nicht vollbracht werden können, wenn nicht ein erfahrener Stamm von Baggerfachleuten im Betrieb vorhanden gewesen wäre. Sie wären auch nicht möglich gewesen, wenn nicht systematisch der Schiffs- und Gerätepark des Betriebes vorher erneuert worden wäre. Noch viel weniger aber hätten die Leistungen erbracht werden können, wenn das Betriebskollektiv nicht mit Begeisterung, Arbeitseinsatz und dem Bewußtsein, mit seiner Arbeit zur Stärkung unserer sozialistischen Heimat beizutragen, ans Werk gegangen wäre. Ein besonderer Höhepunkt im Leben aller Angehörigen des damaligen VEB Deutsche Seebaggerei war deshalb die Verleihung des Ordens „Banner der Arbeit“ an das Betriebskollektiv.

Seifert, Dipl.-Ing. oec.

Lotsen- und Buggierdienst unter einem Hut

Ein Hafen ohne Schlepper und Lotsen ist kaum denkbar. Es gehört einfach dazu, daß Lotsen die ankommenden Schiffe empfangen und Schlepper die Hochseeschiffe in die Hafenbecken bugsieren. Überall in der Welt werden diese schiffahrtstypischen Dienstleistungen den Schiffen, die einen Hafen anlaufen oder verlassen, angeboten. Es ist eben eine Selbstverständlichkeit, daß das so ist.

Mit wieviel Energie und Ausdauer mußte aber in den vergangenen 20 Jahren diese Selbstverständlichkeit geschaffen werden! Überalterte Schlepper in geringer Zahl mußten eingesetzt werden, um die beginnende Schifffahrt zu den DDR-Häfen zu sichern. Hinzu kam, daß diese Schlepper für die dringend notwendigen Wrackbergungen und Säuberungen der Seewasserstraßen zur Verfügung stehen mußten. Organisatorisch waren sie deshalb dem damaligen VEB Schiffsbergung und Taucherei zugeordnet. Das Zusammenspiel zwischen Lotsen und Buggierschleppern war dadurch kompliziert. Da aber auch größere Schlepper nicht vorhanden waren, mußten für besondere Aktionen sowjetische und polnische Schlepper eingesetzt werden. So brachten beispielsweise unter schwierigen Bedingungen unsere Lotsen die „Russ“, die immerhin eine Länge von 180 m und eine Breite von 22 m hat, im Jahre 1950 durch den Neuen Strom zum Hafen Rostock. Denkwürdig ist auch das Einbringen der „Sowjetski Sojus“ 1955, die eine Länge von 215 m und 24 m Breite hat. Mit zwei polnischen Schleppern wurde sie in den Hafen Wis-



mar gelotet, dessen Zufahrt damals eine Sohlbreite von nur 40 m aufwies.

Diese hervorragenden Leistungen beweisen, wie zäh und mit welchem Schwung darum gerungen wurde, alle notwendigen Anforderungen zu erfüllen, um eine stetige Vorwärtsentwicklung zu sichern.

Mit der Inbetriebnahme des neuen Rostocker Überseehafens im Jahre 1960 und mit seinem schnellen weiteren Ausbau vervielfachten sich die Anforderungen an die Schlepperbesatzungen und die Lotsen. Neue moderne Schlepper wurden gebaut und nahmen ihre Arbeit auf. Die Lotsenversetzboote und der größte Teil der Schlepper konnten mit UKW Sprechfunkanlagen ausgerüstet werden, wodurch eine zügige Abergütung der Schiffe und eine wesentliche Verbesserung der Buggiertechnologien erreicht wurde.

So konnte die „Juri Dolguruki“ mit unseren Schleppern, den neubauten 1000-PS-Schleppern „Oldendorf“ und „Krummendorf“, 1960 sicher aus der Warnowwerft auf See zur Probefahrt und wieder zurückgebracht werden. Die Entwicklung der Schifffahrt in den Seehäfen der DDR ging weiter steil aufwärts. Es mußten Voraussetzungen geschaffen werden, um das Zusammenwirken von Lotsen und Buggierschleppern wesentlich zu verbessern. Deshalb erfolgte 1964 die Bildung des ehemaligen VEB Lotsen-, Buggier- und Bergungsdienst. Nunmehr war erreicht, daß alle die Kräfte, die an einem gemeinsamen technologischen Prozeß beteiligt sind, auch organisatorisch in einem Betriebsgefüge zusammengefaßt waren. Wie erfolgreich sich diese „Ehe“ auswirkt, verdeutlichen am besten die in einem Quartal durchgeführten Lotsungen. Wenn in Warnemünde 1964 etwa 400 Lotsungen durchgeführt wurden, so ist 1972 die Anzahl auf etwa 700 Lotsungen angestiegen, wobei sich die Anzahl der Lotsen nur unwesentlich erhöhte. Wenn man in beiden Fällen bei 90 Prozent der Lotsungen mit Schlepperassistenz rechnet, läßt sich daraus direkt die erfolgreiche Vereinigung von Lotsen und Schleppern ablesen.



Impressionen

- Das Kollektiv des Baggers „Saßnitz“ wurde in Bulgarien durch den Stellvertreter des Ministers für Wassertransport mit dem Titel „Kollektiv der ausgezeichneten Qualität“ geehrt.
- Eine große Leistung vollbrachte 1964 der Taucher, Genosse Alfred Wolff, als er in einem halbstündigen Einsatz in dickflüssiges Öl des Tankers „Lützkendorf“ einstieg und zwei Ventile öffnete.
- 37 Kollektive kämpfen um den Titel „Brigade der sozialistischen Arbeit“, fünf Kollektive konnten bereits im I. Quartal 1972 ausgezeichnet werden. Verbunden mit dem Lande Lenins haben drei Kollektive den Ehrennamen „Kollektiv der DSF“ erworben und fünf weitere Kollektive kämpfen zur Zeit um diesen Ehrennamen.
- In den 20 Jahren war der Genosse Rudolf Schlör der Beste im Neuererwesen.
- Die Mitarbeiter der Lotsenstation Warnemünde haben mit dem Rigaer Frachter „Turinsk“ einen Patenschaftsvertrag abgeschlossen.
- Der Schlepper „Elde“ hat seit Jahren enge Freundschaftsbande mit einem Leningrader Schlepper.
- Brüderliche Verbundenheit besteht zwischen unserem Betrieb und der Baltischen Seewegeverwaltung „Baltmorputj“ in Riga. Mehrere Delegationen aus der Sowjetunion waren Gäste unseres Betriebes.
- Das Jugendkollektiv Schlepper „Darßer Ort“ wurde mit der Ehrenurkunde des Zentralrates der FDJ geehrt.

Herausgeber: Politische Abteilung der Handelsflotte der DDR, Rostock, Haus der Schifffahrt. Verantwortlicher Redakteur: Waldemar Krause, Journalist, Redakteure: Christa Devantier, Monika Lang. „Voll voraus“ erscheint 14tägig unter Lizenznummer C 29 des Rates des Bezirkes Rostock. Bestellungen nimmt jedes Postamt entgegen. „Voll voraus“ erscheint in der Postzeitungsliste unter der Nr. 33 723.

Fotos: Jutta Bachmann.
Gestaltung: Horst Müller.

Entwicklung des Taucherwesens



Im Geburtsjahr unserer DDR stand die Taucherei vor der schwierigen Aufgabe, die durch den unsinnigen faschistischen Krieg entstandenen Schäden an den Seewasserstraßen und in den Häfen mit zu beseitigen. Entlang der Ostseeküste lagen Wracks aller Größenordnungen und unter den verschiedensten Bedingungen, oftmals bereits meter tief im Boden eingesunken. Alle Taucherarbeiten mußten in diesen Jahren unter großem Risiko verrichtet werden, da an vielen Stellen unkontrollierbare Mengen Munition im Bereich der Objekte lagen.

Trotz der großen Schwierigkeiten, trotz der völlig unzureichenden technischen Ausrüstungen der Taucherfahrzeuge konnten in den Jahren von 1948 bis 1958 über 100 Wracks beseitigt und deren Schrott unserer jungen Schwerindustrie zugeführt werden. Einige Ganzbergungen konnten die Tonnage unserer Handelsflotte vergrößern. In einer dramatischen Bergung wurde damals der „Archeon Gabriel“ von seiner Havarieestelle entfernt und fuhr später unter dem Namen „Ernst Moritz Arndt“ weiter in der Flotte. Die Wiederindienststellung der gehobenen Spüler „Lebbin“ und „Nimmersatt“ sowie des Baggers „Stralsund“ war eine sehr willkommene Kapazitätserhöhung der technischen Flotte.

Mit jedem Jahr erstarkte unsere Republik mehr – es ist deshalb nur zu ver-

ständlich, daß sich auch auf dem Gebiet des Tauchers stetige Verbesserungen ergaben. Die Taucherfahrzeuge wurden verändert, nach den unvorstellbaren schweren Jahren des Beginns wurde daran gegangen, die Wohn- und Lebensbedingungen der Besatzungen zu verbessern. Umfangreiche Planungsarbeiten schafften die Voraussetzung, die Taucher- und Bergungsarbeiten in geregelte und sichere Bahnen zu lenken. Die Zeit der eisenharten, oft riskvollen Taucherei ging zu Ende – von den vielen, vielen großen Taten der Aktivisten der ersten Stunde spricht man heute mit größter Hochachtung. Was damals geleistet wurde kann mit Fug und Recht als heldenhaft bezeichnet werden.

Mit unserer wirtschaftlich und politisch gewachsenen Republik haben auch wir den großen Schritt nach vorn getan: heute sind wir in der DDR der größte Tauchereibetrieb, wir verfügen über Hebeschiffe und gut ausgerüstete Taucherfahrzeuge; ein ständiger Service für in- und ausländische Schiffe ist ein fester Bestandteil des Betriebsablaufes, Tiefbauarbeiten im Gebiet der DDR sowie große Seekabelverlegungen haben unseren Ruf gefestigt.

Alles, was erreicht wurde, ist ein Ergebnis der friedlichen Aufbauarbeit unseres Staates – wir sind stolz auf das Ergebnis – ein Ausruhen jedoch gibt es nicht. So wie der Fortschritt und höheres Lebensniveau anwachsen, werden auch die Mitarbeiter unseres Betriebes ständig weiter nach Neuem und Besserem streben.