

ORGAN DER POLITISCHEN ABTEILUNG DER HANDELSFLOTTE DER DDR

VOLL VORAUSS



Ausgabe Nr. 2

Januar 1973

0,15M

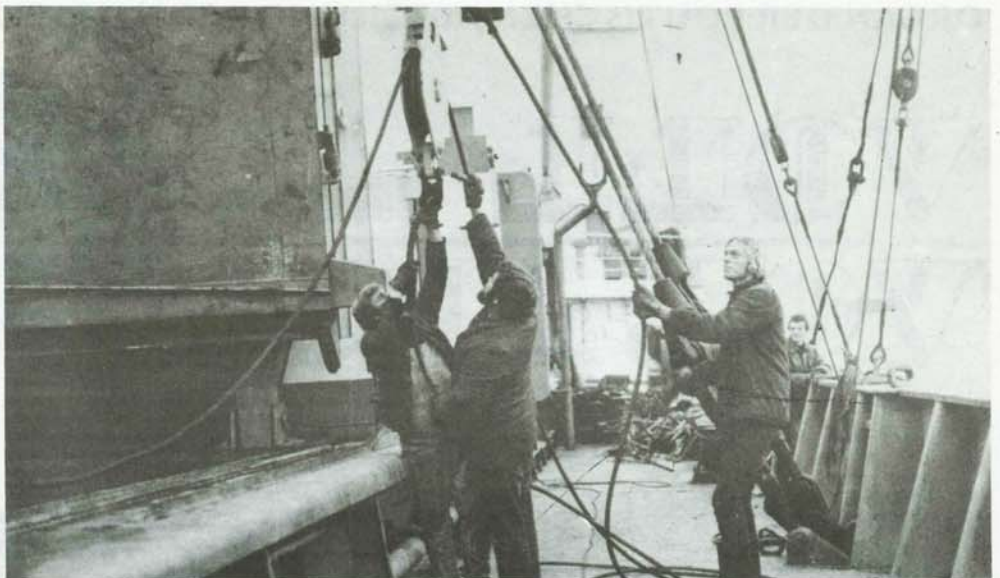


Ein Kollektiv und sein Wettbewerb

Millionen Werktätige berieten die Planaufgaben für 1973 bereits gründlich im vergangenen Jahr. Alle Vorschläge dienten der weiteren Erhöhung der Produktion und der ständigen Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen. Der Weg dazu ist die Intensivierung der Produktion, das heißt unter anderem auch, noch vorhandene Reserven zur Steigerung der Arbeitsproduktivität voll auszunutzen. Die Besatzung des MS „Fürstenberg“ hat das gut verstanden und beriet deshalb auf der letzten Reise 1972 das Wettbewerbsprogramm für das Jahr 1973. Dieses Programm wurde nicht im Alleingang erarbeitet, sondern in einer erweiterten Schiffsratssitzung mit 12 Genossen von insgesamt 32 Besatzungsmitgliedern beraten. Als der Entwurf des Wettbewerbsprogramms vor der Mannschaft vorgetragen wurde, kamen noch einige Vorschläge dazu. So wurde zum Beispiel die verstärkte Solidarität mit den um ihre Freiheit kämpfenden Völkern aufgenommen. Das Jugendneuererkollektiv des MS „Fürstenberg“ hat sich weiterhin für die MMM das Ziel gestellt, das Modell der Brücke für einen modernen Afrikafrachter zu konzipieren und zu bauen. Dabei erhalten die Jugendlichen unter Leitung des LTO, Genossen Kurt Westendorf, von allen Offizieren größtmögliche Unterstützung.

Im Wettbewerbsprogramm für 1973 ist u. a. zu lesen, daß die Grundorganisation der Partei die FDJ bei der Durchführung des Studienjahres und der Finanzierung der X. Weltfestspiele nach besten Möglichkeiten unterstützt. Das Schiff, das die Westafrikaroute fährt, wird 1973 alle Möglichkeiten nutzen, um die vorgegebenen Pläne einzuhalten und überzufüllen. Dazu dienen auch solche Maßnahmen wie die Errechnung und Aufstellung exakter Staupläne, Vorbereitung der Laderäume zur Ladungsübernahme. Die Genossen unter der Leitung des Kapitäns Uwe Boehnke sind auch der Meinung, daß durch rechtzeitige Information durch den Flottenbereich und die Agenturen über die zu übernehmende Ladung zusätzliche Umschlagkosten vermieden und die rationellste Auslastung der Ladungskapazität garantiert werden. Auf allen Produktionsberatungen werden die bekannten Neuererentscheidungen ausgewertet und bekanntgegeben sowie Anregungen zur Ausarbeitung von Neuererentscheidungen entgegengenommen. Auch das Lehrlingskollektiv mit sechs Lehrlingen übernimmt eine Aufgabe: die Pflege und Wartung der Motorbarkasse. Zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen wird im Hauptdeck ein Umbau der Arbeitsräume vorgenommen, um somit einen geräumigen Aufenthaltsraum für die Arbeitspausen zu erhalten. Einige technische Arbeiten wird das Kollektiv vor seiner Wertzeit in diesem Jahr selbst ausführen. So wird in Absprache mit der DSRK und der Abteilung Technik des Flottenbereiches ein Hilfsdiesel zur Erneuerung der Klasse überholt, eine Tankheizung wird repariert und E-Motoren werden außerplanmäßig vorgenommen. Auch während der Wertliegezeit wird das Bordkommando einige Arbeiten ausführen. Die Komplexbrigade übernimmt einen Teil der anfallenden Reparaturen an Deck und Luken, um die Werkstatt bzw. Werft zu entlasten. Es gäbe noch vieles über die Wettbewerbsinitiativen des MS „Fürstenberg“ zu berichten. Bei der Endabrechnung 1973 wird sich zeigen, wie das Kollektiv es verstanden hat, das Programm in die Tat umzusetzen.

Unser Titelfoto:
Blick in den Funkraum



An Bord des MS „Fürstenberg“: Klaus Wollschleger, Matrose, Karl-Heinz Mann, Bootsmann, und Klaus Höppner, Matrose, bei Arbeiten am Ladebaum.

AUS SCHIFFFAHRT UND HÄFEN

990. Hafenreise für die UdSSR

Den letzten Hafenkran des Typs „Albatros“ aus der Exportserie für die Sowjetunion schickten die Werktätigen des VEB Kranbau Eberswalde vorfristig 1972 auf die Reise. Damit übergaben die Arbeiter des Großbetriebes am Vorabend des 50. UdSSR-Jubiläums den insgesamt 990. Kran für sowjetische Häfen an vier Meeresküsten und zahlreiche Einnahfen. Für die 32 Meter hohen Kranriesen schicken sowjetische Kombinate jährlich große Sendungen Walzstähle und anderes Spezialmaterial nach Eberswalde.

Holzfrachter aus Polen

Die Leninwerft, Gdansk, hat den Bau von neuen Holzfrachtschiffen aufgenommen. Es sind Schiffe vom Typ B-436 mit 14 000 t dwt. Ihr besonderes Merkmal ist die Ausstattung zur Beförderung von Holz in großen Paketen, was die Umschlagarbeiten wesentlich beschleunigt. In fünf Laderäumen können auch andere Güter, wie Container, konventionelles Stückgut und Massengut, befördert werden.

Plast-Rettungsringe mit langer Einsatzzeit

Während Rettungsringe in herkömmlicher Art aus Kork nur eine beschränkte Lebensdauer von maximal fünf Jahren aufweisen, gibt die Herstellerfirma USI EUROPE, V., Belgien, dem von ihr entwickelten Ring aus Plast eine wesentlich längere Einsatzzeit. Der Ret-

tungsring, der in der Herstellung um etwa 30 Prozent billiger sein soll, besteht aus einer Polyäthylen-Außenschale und einem Kern aus Polyurethanschaum. Weitere Vorteile gegenüber Korkringen sind höhere Tragfähigkeit und kleinere Eigenmasse. Der Polyäthylen-Mantel kann beliebig eingefärbt werden; außerdem lassen sich der Schiffsname oder andere Beschriftungen mit verschiedenfarbigen Polyäthylen aufbringen.

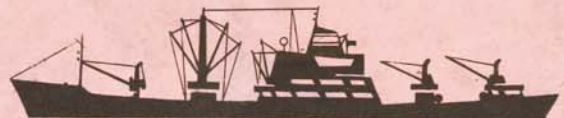
Einmaliger Fund auf Meeresgrund

Ein Krabbenfischer entdeckte kürzlich auf dem Meeresgrund vor der Stadt Chile (in der Antike Artane) das Wrack einer byzantinischen Galeere. Herbeigerufene Archäologen stellten fest, daß das Schiff vor etwa 1000 Jahren gesunken ist und eine ungewöhnliche Ladung an Bord hat: Marmorstatuen und -säu-

len sowie Marmorsarkophage, die für irgendeine Stadt an der Küste des Schwarzen Meeres bestimmt waren. Die größte der Statuen wiegt 14 t. Die Wissenschaftler erklärten, daß jetzt zum ersten Mal ein Schiff mit so einer Ladung entdeckt wurde. Für 1973 ist eine Expedition zur Bergung der gesamten Ladung geplant.

Farbanstrich verhindert Vereisung

Mit einem Farbanstrich, den sowjetische Spezialisten entwickelt haben, kann die Vereisung von Rümpfen und Aufbauten der Fischereifahrzeuge während der Winterstürme verhindert werden. Das neue Schutzmittel ist bereits an Trawlern mit Erfolg erprobt worden, die bei Sturm und minus 15 Grad Celsius in der Barentssee und im Stillen Ozean auf Fangreisen waren.



Schiffspositionen vom 18. Januar 1973

Im Heimathafen liegen:

Seeadler, Bode, Altenburg, Leuna 1 – Wismar;
Erfurt, E. Schneller, Rostock, Stollberg, Fläming, Böhlen, Zeitz, Senftenberg, Trattendorf – USH Rostock.
Auf Heimreise befinden sich:
Malchow, Saale – Wismar;
Wolfen, Mansfeld, Espenhain, Storm – USH Rostock.

In ausländischen Häfen liegen:

Unstrut – Tripoli; Fürstenberg – Rouen; F. J. Curie – Freetown; Elbe, Rügen – Dakar; Rosenort – Takoradi; Florin, Weida – Antwerpen; Schumann, W. Seelenbinder – Mas-sawa; A. Saefkow – Jeddah; Eichsfeld – Avonmouth; Lausitz – Dar-ressalam; Spreewald – Bremen, Stralsund – Constanza; Darß – Iraklion; Zschopau, Elster – Piräus; Havel – Lattakia; Kap Arkona – Algier; Sperber – Bergen; Völkerfreundschaft – Madeira; K.-M.-Stadt – Casablanca; Quedlinburg – Bombay; Nienburg – Colombo; Magdeburg, Schwarzbürg, H. Kapelle, Buna, Merseburg – Rotterdam; Bernburg – Shanghai; Breitscheid – Port Klang; M. Reichpietsch, Sonneberg – Hamburg; B. Bästlein – Khorums-har; Fr. Engels – Chungjin; Naumburg – Hongkong; Freundschaft – Shanghai; Neubrandenburg – Sin-

gapore; Werra – Izmir; Riesa – Aalborg; Thale – Szczecin; Schwarzhelde – Banias; Th. Fontane – Esmeraldas.
Nach ausländischen Häfen fahren:
Poel – Saloniki; Warnow – Dünkirchen; G. Büchner – Matanzas; Berlin – Vera Cruz; J. G. Fichte – Nuevitas; Schwerin – Sandarne; Eilenburg, Ronneburg – Santos; Freiligrath – Valparaiso; Blankenburg – Karachi; Halberstadt, Oranienburg, Weisseritz – Antwerpen; Leipzig, K. Marx, Wittenberg – Rotterdam; Gera – China; I. Riems – Patras; Tollense – Mersin; Schwarz – Dünkirchen; J. Scheer – Veraval; M. Thesen – Livorno; Freyburg – Dubai; Halle, Meyenburg, Boizenburg, L. Herrmann – Singapore; Hiddensee, Vogtland, Hennigsdorf – Hamburg; Uckermark, F. Reuter, Lübbau – Alexandria; Köbis – Bremen; E. André – Darressalam; Prignitz – Djibouti; Rhön – Avonmouth; Krakow – Svendborg; Mulde – Beng-hazi; Oder – Lattakia; Spree, Orla-Tripoli; Recknitz – Norresundby; Bitterfeld, Eisenhüttenstadt – Fao; Schwedt – Banias; Vockerode – Casablanca; Calbe – Kuba; Brandenburg – Rio de Janeiro, Dessau – Ilyishevsk; Aue – Schwarzes Meer; Gröditz – Halifax; Zwickau – Victoria.



Das 3000. Schiff aus Bombay im Dezember 1972 im SHR.

Fotos (2): M. Lang

Alle klugen Gedanken sinnvoll nutzen

In Verwirklichung der Beschlüsse des VIII. Parteitagges der SED und des 8. FDGB-Kongresses haben unsere Seeleute und alle Werktätigen der DSR durch ihre Initiative und Schöpferkraft im sozialistischen Wettbewerb 1972 gute Leistungen zur allseitigen Erfüllung des Volkswirtschaftsplanes vollbracht. Damit wurde gleichzeitig eine gute Ausgangsbasis für die Erfüllung der Aufgaben des Planes 1973 geschaffen. Die politische Führung des sozialistischen Wettbewerbs 1973, sein Ziel und Inhalt werden von der weiteren Verwirklichung der vom VIII. Parteitag der SED beschlossenen Hauptaufgabe bestimmt. Die 8. Tagung des ZK gab dafür die eindeutige Orientierung. Es kommt nun darauf an, durch die weitere Erhöhung der Stabilität und Kontinuität des Seetransportprozesses, die stärkere Nutzung der Vorzüge der sozialistischen ökonomischen Integration sowie eine höhere Qualität der materiell-technischen Sicherung und Bilanzierung einen weiteren bedeutenden Zuwachs im Entwicklungstempo des Seetransportprozesses zu gewährleisten, und dabei die Arbeits- und Lebensbedingungen ständig weiter zu verbessern.

Im Mittelpunkt des sozialistischen Wettbewerbs steht das Ringen der Werktätigen um eine höchstmögliche Steigerung der Arbeitsproduktivität, dabei ist das Ziel, die klugen Gedanken und den Fleiß aller Werktätigen auf die Überbietung der geplanten Steigerung der Arbeitsproduktivität an jedem Arbeitsplatz zu richten, das sozialistische Bewußtsein unserer Werktätigen weiter zu erhöhen, ihr marxistisch-leninistisches Weltbild, ihre Bildung und Kultur ständig zu entwickeln, die sozialistische Einstellung zur Arbeit und zum Volkseigentum zu fördern, das wird sehr breiten Raum in der Arbeit unserer Gewerkschaftsfunktionäre einnehmen. Dazu werden uns die Schulen der sozialistischen Arbeit eine wesentliche Stütze und Hilfe sein.

Wir werden den Erfahrungsaustausch, der Vermittlung von Erfahrungen und die Bereitschaft zur Erarbeitung persönlicher Pläne nicht dem Selbstlauf überlassen können. Die Ausarbeitung und Verwirklichung der persönlichen schöpferischen Pläne zur Steigerung der Arbeitsproduktivität verleiht der Wettbewerbsinitiative jedes einzelnen eine hohe Planwirksamkeit.

Den Gewerkschaftsfunktionären obliegt es, mehr Hartnäckigkeit an den Tag zu legen, um zu sichern, daß die Wirtschaftsfunktionäre die Planaufgaben einschließlich der Kosten und der Neuerungen aus dem PWT auf die Kollektive und möglichst auf den Arbeitsplatz aufschlüsseln, denn der aufgeschlüsselte Plan ist die Grundlage für den persönlichen Plan zur Steigerung der Arbeitsproduktivität. So unsere Aufgaben verstanden, werden wir einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Effektivität an jedem Arbeitsplatz, für die weitere allseitige Stärkung unserer Arbeiter-und-Bauern-Macht leisten.

D. Will,
Stellvtr. BGL-Vorsitz, DSR

125 Jahre „Manifest der Kommunistischen Partei“



Weltverändernde Ideen

Im Februar 1973 jährt sich zum 125. Mal jener Tag, an dem das „Manifest der Kommunistischen Partei“ erstmals erschien. Dieses erste Parteiprogramm, das Programm des „Bundes der Kommunisten“, ist zugleich die Geburtsurkunde des wissenschaftlichen Kommunismus. Es verkörpert die Einheit von Sozialismus und revolutionärer Arbeiterbewegung und enthält zum ersten Mal eine vollständige, in sich geschlossene Darlegung aller Bestandteile des Marxismus: „Mit genialer Klarheit und Ausdruckskraft“ – sagte W. I. Lenin – „ist in diesem Werk die neue Weltanschauung umrissen: der konsequente, auch das Gebiet des gesellschaftlichen Lebens umfassende Materialismus, die Dialektik als die umfassendste und tiefste Lehre von der Entwicklung, die Theorie des Klassenkampfes und der welthistorischen Rolle des Proletariats, des Schöpfers einer neuen, der kommunistischen Gesellschaft.“ In ihm weisen die Begründer des wissenschaftlichen Kommunismus nach, daß die bürgerliche Gesellschaftsordnung nicht nur die materiellen Bedingungen für ihren eigenen Untergang hervorbringt, sondern auch die Klasse, die berufen ist, Vollstrecker dieser historischen Gesetzmäßigkeit zu sein: das Proletariat.

Kein Buch der Weltliteratur hat bisher eine solche Verbreitung erfahren, hat so die Herzen und Hirne von Hunderten Millionen Menschen beseelt und bewegt wie das „Manifest der Kommunistischen Partei“. Seit seinem Erscheinen ist es das erste Werk, mit dessen Studium sich jeder Kommunist in allen Ländern der Erde mit der Weltanschauung der Arbeiterklasse vertraut macht und sich das geistige Rüstzeug für seinen Kampf erwirbt. Es ist wie schon vor über hundert Jahren eines der kostbarsten und wichtigsten Bücher, dessen Ideen bis zum heutigen Tag ihre Lebenskraft bewiesen haben. In seiner Verbreitung widerspiegelt sich das Wachstum der kommunistischen Weltbewegung von ihren Anfängen bis zur Gegenwart. 1848 waren es nur wenige hundert Exemplare, die an die Gemeinden des Bundes der Kommunisten geschickt, aufmerksam gelesen und dort von Hand zu Hand weitergegeben wurden. Heute ist es in nahezu hundert Sprachen und tausend Ausgaben auf der Erde verbreitet. Schon allein zu Lebzeiten seiner Verfasser erschien es in 83 Ausgaben und 19 Sprachen. In Deutschland, England und Amerika wurde es bis 1872 in mindestens 14 verschiedenen Ausgaben in deutscher Sprache herausgegeben. 1869 kam in Genf die erste russische Übersetzung heraus, der 1892 die von Plechanow besorgte zweite exakte Übersetzung folgte. Bis 1918 gab es in der ganzen Welt 305 Ausgaben in 30 Sprachen. In den fünf Jahrzehnten nach dem Sieg der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution brachte das Land Lenins, das als erste die Ideen des Manifestes in die Tat umsetzte, rund 350 Ausgaben heraus. Obwohl alle reaktionären Kräfte der Vergangenheit und Gegenwart die weltverändernde Kraft der marxistisch-leninistischen Lehre mit all ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln der Gewalt und des Terrors, mit einer Fülle antikommunistischer Ideologien zu Felde zogen und heute ihre Anstrengungen gerade auf diesem Gebiet verstärken, gibt es in den vergangenen zwölf Jahren kein wichtiges Ereignis im Weltgeschehen, das nicht vom Einfluß der Ideen des Kommunistischen Manifestes geprägt ist. Der Sieg der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution, der Aufstieg des Proletariats zur revolutionärsten Kraft unserer Epoche, die Geburt und das machtvolle Anwachsen der kommunistischen Weltbewegung, die großen Klassenschlachten der Arbeiterklasse in den vergangenen hundert Jahren, der zunehmend bestimmende Einfluß des real existierenden Sozialismus auf den Gang der Weltgeschichte, der Zusammenbruch des imperialistischen Kolonialsystems und die neue Qualität des nationalen Befreiungskampfes zeugen davon, daß der revolutionäre Aufruf des Manifestes „Proletariat aller Länder, vereinigt euch!“ zur lebendigen Wirklichkeit wurde. In jeder historischen Etappe fand der proletarische Internationalismus seine konkrete Ausdrucksform. Heute hat er mit der sozialistischen ökonomischen Integration eine qualitativ neue Stufe erreicht. Die gemeinsamen außenpolitischen Aktionen und die Vereinigung der ökonomischen Potenzen vervielfachen die Kraft der sozialistischen Staatengemeinschaft. Sie können vom Ziel unseres Kampfes, eine festgefügte Familie von Völkern zu schaffen, in der die Menschen der Erde das Vorbild einer künftigen weltweiten Gemeinschaft freier Völker sehen können. Indem wir unsere ganze Kraft für die Verwirklichung dieses Zieles einsetzen, erfüllen wir heute das Vermächtnis von Karl Marx' und Friedrich Engels, der Begründer des wissenschaftlichen Kommunismus, der Verfasser des „Manifestes der Kommunistischen Partei“!

Dr. Joachim Stankalla

Mondlandschaften Made in USA

Mr. Nixons Raumfahrtstatistiker pusten in die Rekord-Trompete. Noch nie, so tönt es, sei eine Mondexpedition so schnell gewesen, wie die jüngste. Noch nie habe man so reiche Ausbeute mitgebracht. Aber steckt in den Mondfotos nicht überflüssige Arbeit? Aufnahmen von Vietnams verkraterter Erde sind ähnlich, und sie klingen einen irdischen Rekord der USA an. Zwischen Hanoi und dem 17. Breitengrad begann Mr. Präsident in der Weihnachtswoche mehr Mondlandschaft zu produzieren als je zuvor.

Die neueste Welle dieses blutigen und profitbringenden Geschäfts steht nicht nur in einem unmittelbaren zeitlichen Zusammenhang mit dem letzten Mondflug, sondern wurde wie dieser von ein und derselben Firma organisiert. Das Pentagon befiehlt sowohl die Astronauten als auch die Bomberpiloten. Da können durchaus, wie die „Apollo-Karriere“ eines Mr. Evans zeigt, 100 Luftüberfälle auf Frauen und Kinder zu einem Mondflug berechnen, der, ein weiterer penetranter Zusammenhang, auf dem Flugzeugträger „Ticonderoga“ endet, von dessen Deck Evans früher auf Angriffskurs gegen Vietnam startete. „Der Frieden liegt in der Luft“, hatte Nixon in der Endrunde der amerikanischen Präsidentschaftswahlen geheuchelt, mit Friedenshoffnungen gespielt und damit seine Bestätigung im Amt abgesichert. Was kam, war nicht die schnellstmögliche Unterschrift unter das längst fertige Abkommen über die Beendigung des Krieges und die Wiederherstellung des Friedens in Vietnam. Es kamen riesige Waffenlieferungen für die südvietnamesische Satellitenarmee, deren Luftwaffe, nach westlichen Quellen, „zur dritstärksten der Welt“ anschwell. Es kamen täglich 500 Tonnen Waffen mehr, als die Armee des Saigoner US-Statthalter Thieu verkraften kann, weshalb die Lieferanten gleich „zur Bedienung und Wartung“ und in Zivil viele jener Soldaten mitschickten, die in diesem Jahr aus Südvietnam „abgezogen“ worden waren. Was vor allen Dingen kam, waren die Bomber. Tag und Nacht. Sie säten neueste Produkte imperialistischer Kriegstechnik, wie ferngesteuerte Bomben (die kürzlich auch nach Westeuropa verfrachtet wurden, wie ein BRD-Magazin zur Weihnachtszeit erfahren hat), und sie säen Leid.

Sie ernten erbitterte und verstärkte Abwehr. Die Nacht zum 19. Dezember 1972 wurde laut UPI „die teuerste Nacht des Vietnamkrieges für die amerikanischen Kriessflugzeuge“.

Nixons Mondlandschaftsgestalter, die auch in ihren strategischen Bomben nicht mehr sicher sind, ernten Protest überall in der Welt und sogar bei verschiedenen NATO-Partnern. Die sowjetische Nachrichtenagentur TASS wertet die von den USA unternommene neue Eskalation der Kriegshandlungen als den Versuch, die vietnamesische Seite unter Druck zu setzen, um sie zur Annahme der USA-Bedingungen für eine Vietnamregelung zu zwingen. Mit brutaler Erpressertaktik offenbart die Hauptmacht des Imperialismus das unverändert aggressive Wesen dieses Systems.

(aus „Volksarmee“)



Initiative und Schöpferkraft

Die Werktätigen der Seeverkehrswirtschaft haben durch ihre Initiative und Schöpferkraft im sozialistischen Wettbewerb hervorragende Leistungen zur Erfüllung des Planes 1972 vollbracht. In einer Vielzahl von Betrieben berieten in diesen Tagen Kollektive in Vertrauensleuteversammlungen ihre Wettbewerbskonzeptionen zur Weiterführung der sozialistischen Masseninitiative 1973. Die Seeleute und Hafenarbeiter sehen in ihren Programmen vor allem die Intensivierung des Reproduktionsprozesses vor. Als Schlüssel zum Erfolg betrachten sie die Steigerung der Arbeitsproduktivität, für die sie eine Erhöhung von 1 Prozent zusätzlich zum Plan anstreben. Des weiteren sind die Verpflichtungen darauf gerichtet, die Selbstkosten je 100,- Mark Warenproduktion zu senken. Das wollen sie vor allem durch Maßnahmen der sozialistischen Rationalisierung, verbindlichen mit denen sie zugleich bessere Arbeits- und Lebensbedingungen und eine höhere Kultur an den Arbeitsplätzen schaffen.

Unser Foto: Das letzte Containerkimo MS „Rechlin“ lädt 76 Traktoren aus der CSSR und Stückgüter
Foto: M. Lang

Schwergut mit Schiffen der DSR

MS „Radeberg“ und MS „Klosterfelde“, die jüngsten Container-Holzfrachter der Deutschen Seereederei, befördern gegenwärtig interessante Ladung nach Ägypten. Reisezugwagen für die Egyptian Railway (Ägyptische Eisenbahngesellschaft), letztmalig vor vier Jahren von Typ X-Schiffen des VEB Deutsche Seereederei transportiert, wurden mit Hilfe eines Schwimmkranes im Überseehafen Rostock verladen und traten sicher gestaut ihre Reise nach Alexandria an. Interessant an dieser Verschiffung ist die verhältnismäßig geringe Größe der Schiffe, 4211 t.d.w. zu den Abmaßen des Ladegutes.

Jeder Waggon hat eine Länge von 23,25 Metern, eine Breite von 2,93 m und eine Höhe von 4,32 m. Das Gewicht beträgt rund 37 t. Ein Schiff nimmt 13 dieser Reisezugwagen an Bord, davon 7 unter Deck und 6 an Deck.

Ideale Lakenabmessungen, eine hohe Bodenbelastbarkeit sowie eine von der Rostocker Neptunwerft angebrachte Zusatzausrüstung schufen gute Bedingungen zur Bewältigung dieser sperrigen Transportgüter.

Bilanz des Wettbewerbs 1972

Wenn man Bilanz über 1972 zieht, dann muß man mit Hochachtung von den Leistungen der Seeleute und der Hafenarbeiter sprechen. Trotz schwieriger Bedingungen wurden die Aufgaben für 1972 voll erfüllt. Auch der VEB DEUTFRACHT erfüllt alle staatlichen Aufgaben. Mit den 28 Schiffen der Reederei wurden rund 500 000 t mehr Güter, als im Plan vorgegeben waren, transportiert. Das bedeutet eine Transportleistung von insgesamt 5,6 Millionen t Gütern. Die Kosten wurden mit 99,5 Prozent in Anspruch genommen. Die Reederei erfüllte das einheitliche Betriebsergebnis mit 108 Prozent. Der sozialistische Wettbewerb wurde im vergangenen Jahr mit höherer Qualität durchgeführt, dessen Ergebnis sich in der Erfüllung der Pläne widerspiegelte. Das erste Mal konnten auch alle Haushaltsbücher an Bord abschreibbar gestaltet werden. Hervorragende Leistungen im sozialistischen Wettbewerb zeichneten besonders die Kollektive der Schiffe „Riesa“, „Senftenberg“, „Brandenburg“ und von den Tankern die Kollektive „Wolfen“, „Bitterfeld“ und „Schwedt“.

Bagger „Peetz“ spendete für Vietnam

In allen Teilen der Republik nimmt die Solidarität mit dem leidgeprüften vietnamesischen Volk zu.

Die Werktätigen verbindet eine herzliche Sympathie mit Vietnam, und in zahllosen Spenden und Protestschreiben gegen diesen schon so lange andauernden Krieg bekunden sie ihren proletarischen Internationalismus.

Auch die Seeleute unserer Handelsflotte empören sich immer wieder gegen den Krieg der USA. So auch die Besatzung des Schleppers „Peetz“ vom VEB Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei. Sie verurteilt aufs schärfste den verstärkten Bombenterror der USA-Luftwaffe auf das vietnamesische Volk, die Barbarei gegen wehrlose Frauen, Kinder und Greise und fordert entschieden und unverzüglich die Einstellung dieser unmenschlichen Verbrechen, die Fortsetzung der Friedensverhandlungen und Unterzeichnung des vereinbarten Abkommens in Indochina. Für das vietnamesische Brudervolk spendete das Kollektiv der B-Schicht des Schleppers „Peetz“ eine Kollektivprämie von 40,- Mark. Es ruft alle Besatzungen der technischen Flotte auf, sich der Solidaritätsaktion anzuschließen.

Das zweite Mal geschafft

Genossen der GO führten das Kollektiv von Erfolg zu Erfolg

Das Jahr 1972 war für viele Besatzungen unserer Schiffe reich an Ereignissen. Nach dem VIII. Parteitag wurden viele Initiativen ausgelöst, übernahmen unsere Seeleute zahlreiche Verpflichtungen, um die Beschlüsse in die Tat umzusetzen. Mit viel Aufwand, Energie und Tatendrang rangen die einzelnen Besatzungen um höchste Ergebnisse. Wir wollen heute einmal die Arbeit eines Kollektivs nachzeichnen, daß 1971 bereits den Titel „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“ erringen und 1972 ein zweites Mal diesen Titel erfolgreich verteidigen konnte. Als das Schiff am 13. Oktober in Santos lag, wurde begonnen, alle Ergebnisse für die erneute Titelverteidigung zusammenzutragen, die während der Überfahrt zum Kontinent vervollständigt wurde. Mit Abschluß der Reise V/VI 1972 während der Hafenliegezeit im Rostocker Hafen wurde der Titel das zweite Mal mit Erfolg verteidigt und vor Auslauf ihrer Reise, die wenige Wochen vor Jahreswechsel begann, konnte der Besatzung die Auszeichnung verliehen werden. Blättert man in dem umfangreichen Verteidigungsprotokoll, so kann man sehr deutlich die Entwicklung des Kollektivs nachlesen, seine Erfolge und Ergebnisse. Das gesamte Kollektiv konnte sich während des letzten Berichtszeitraumes weiter festigen. Die politisch-ideologische Erziehung der Besatzung durch die GO sowie der staatlichen Leitung stand stets im Vordergrund der Erziehungsarbeit. Damit wurden alle Besatzungsmitglieder in den Titelkampf einbezogen, das Kosten-Nutzen-Denken entwickelt und der sozialistische Wettbewerb mit Leben erfüllt. Dies bildete die Grundlage für die Erfüllung der Planaufgaben sowie für die Erfolge des gesamten Kollektivs. Es ist nicht möglich, hier die vielen guten Ergebnisse im einzelnen darzulegen. Vielmehr möchten wir einige Besatzungsmitglieder zu Wort kommen lassen, wie sie die Entwicklung des Kollektivs einschätzen, miterlebt haben und welchen Einfluß sie auf die Kollektivbildung und -erziehung genommen haben.

Nach der Auszeichnung sprachen wir mit dem Parteisekretär der GO und Chefsteward, Gen. Karl Schaarschmidt. Er sagte uns:

„Wenn ich heute nach 4 Jahren Fahrtenzeit das Kollektiv vom MS „Ronneburg“ einschätze, so kann ich sagen, wir haben uns gut entwickelt. Das ist natürlich leicht gesagt und klingt recht einfach. Dahinter stecken ein großer Teil Arbeit und eine gesunde Entwicklung aller Besatzungsmitglieder auf allen Gebieten. In dieser Zeit fielen die Bildung der Komplexbrigade und die Entwicklung der Stammbesatzung, um nur 2 der Probleme zu nennen, die es zu lösen galt. Obwohl wir von Land nicht immer die nötige Unterstützung und an Bord persönliche Differenzen hatten, die letztlich die Bildung einer Komplexbrigade verzögerten, war es das Kollektiv oder besser gesagt die gesamte Besatzung, die diese Aufgaben in relativ kurzer Zeit meisterte. Bei der Bildung

der Stammbesatzung gab es kaum Probleme. Zu diesem Zeitpunkt hatte sich bereits eine starke Parteiorganisation gebildet, die auf das gesamte Geschehen an Bord einen entscheidenden Einfluß ausübte. Wir haben das Problem Stammbesatzung im Schiffsrat, in Versammlungen der Komplexbrigade, in den gesellschaftlichen Organisationen und letztlich vor der gesamten Besatzung diskutiert, beraten und durchgesetzt. Unser Kollektiv konnte in den Jahren 1971 und 1972 mit dem Titel „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“ ausgezeichnet werden. Wesentlichen Anteil daran hatten die Genossen unserer GO. In den vergangenen 2 Jahren erreichten wir einen kontinuierlichen Aufbau unserer GO.



Heute setzt sie sich aus Mitgliedern aller Bereiche an Bord zusammen. Das hat uns natürlich eine geplante und gezielte Einflußnahme auf alle Belange des Schiffsbetriebes ermöglicht. Wir sind dazu übergegangen, die Aufgaben an alle Genossen der GO zu erteilen, und das steht nicht nur auf dem Papier, sondern ist am Ende der Reise abrechenbar. Am erfolgreichsten hat es sich bewährt, mit allen Besatzungsmitgliedern persönliche Gespräche zu führen. Wenn wir unsere Erfolge sehen, die wir durch eine organisierte, breite Mitarbeit der gesamten Besatzung erreicht haben, so können wir mit Recht stolz sein.“

Seit Indienststellung des MS „Ronneburg“ fährt auch Elvira Wünsche als Stewardesse. Sie meint: „Am 30. Juni 1963 wurde das MS „Ronneburg“ in Dienst gestellt. Es war mein erster Arbeitstag als Stewardesse bei der Deutschen Seereederei. Mein Mann fuhr zu dieser Zeit bereits seit 8 Jahren als 1. Koch auf verschiedenen Schiffen. Heute, nach 4 1/2 Jahren, kann man mit Stolz auf die bereits errungenen Erfolge zurückblicken. Einen großen Anteil an der ständigen Festigung des Kollektivs hatte unsere aus 5 Besatzungsmitgliedern bestehende Bordkapelle, die sich gleich auf der ersten Reise zusammenfand. Anfangs gab es noch 3 Bereiche (Deck, Maschine und Wirtschaft). Doch bereits 1 Jahr später wurde die Komplexbrigade gebildet. Zu dem Begriff – Komplexbesatzung – ist es im Prinzip nicht mehr weit. Denn oftmals, besonders beim Verhören im Heimathafen, Stellen von Gangwayposten oder Lukenwachen in ausländischen Häfen und beim Deckmalen wurde der Wirtschaftsbereich in die Arbeit der Komplexbrigade mit einbezogen. Den Interessengebieten wurde, soweit erfüllbar, ständige Aufmerksamkeit geschenkt. So bildeten sich der Fotozirkel, Englischzirkel, Spanisch- und Mathematikzirkel, Schachzirkel, eine Tischtennisgruppe, ein Nautikzirkel, Volleyballmannschaften und nicht zu vergessen, die Fußballmannschaft. Be-

stehen Interessen auf einem Gebiet, führt das meist auch zu Beschäftigungen mit anderen, dem Interessengebiet nahestehenden Dingen. Das bewahrt meist vor einer Einseitigkeit und Enge und fördert die allseitige Entwicklung der Persönlichkeit. Leider gab es auch hin und wieder Außenseiter, die der Meinung waren, nur auf dem Gebiet des Alkoholverbrauchs Meister zu sein. Dem Kollektiv gelang es jedoch immer, auch diese Besatzungsmitglieder durch persönliche Gespräche auf den rechten Weg zu bringen. Seit über 2 Jahren hat es auf unserem Schiff in Bezug auf den Genuß von Alkohol keine Probleme gegeben. In vielen oft kritischen Auseinandersetzungen haben wir alle Fragen im Interesse des Kollektivs gelöst.“

Matrose K. Eckelmann, der ebenfalls schon fast drei Jahre zur Besatzung gehört, schilderte uns seine Gedanken so: „Ich fahre seit knapp drei Jahren auf MS „Ronneburg“. Hier habe ich die Bildung der Komplexbrigade miterlebt. Und ich kann sagen, daß unser Kollektiv diese Aufgabe nach anfänglichen Schwierigkeiten gut gelöst hat. Wir sind jetzt soweit, daß wir von einem Übergang zur Komplexbesatzung sprechen können. So setzen wir teilweise bereits Wirtschaftspersonal als Raumwache, bzw. Gangwaywache oder zu Konservierungsarbeiten ein. Als besonders vorteilhaft wirkte sich auf unsere Arbeit die Bildung der Stammbesatzung aus. So kann jetzt im Heimathafen die Abgeltung der freien Tage ziemlich reibungslos vorstättgehen. Auch hat das Kollektiv der Stammbesatzung ein höheres Verantwortungsbewußtsein für das Objekt Schiff, als das bei einer ständig wechselnden Besatzung der Fall ist. Auch in meiner Funktion als FDJ-Sekretär zeigte sich die Bildung der Stammbesatzung als sehr vorteilhaft. Das FDJ-Leben an Bord konnte bedeutend niveauvoller gestaltet werden. Auch kam es nicht mehr vor, daß eine FDJ-Leitung komplett abstieg und so mit einem völligen Neuaufbau begonnen werden mußte.“

Zum Schluß stellen wir Genossen Hans Sorge, Kapitän des Schiffes, die Frage, wie er aus seiner Sicht als staatlicher Leiter die Entwicklung seines Kollektivs betrachtet. Dazu sagte er uns: „Ende November 1972 verteidigte die Besatzung des MS „Ronneburg“ den Ehrentitel „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“ zum 2. Mal. Mit dieser Auszeichnung wurde eine Schiffsbesatzung geehrt, die sich im Verlaufe des gesamten vergangenen Jahres durch ständig hohe Einsatzbereitschaft, großartige Leistungen bei der Führung des sozialistischen Wettbewerbes sowie im Kampf um hohe ökonomische Ergebnisse auszeichnete und von der man mit Stolz sagen kann, daß sie sich zu einem sozialistischen Kollektiv entwickelt hat. Dieses Kollektiv konnte sich so entwickeln, weil hier konsequent die Einheit von politischer und staatlicher Führung und Leitung verwirklicht wurde. Dabei sind wir stets davon ausgegangen, daß sich sozialistische Persönlichkeiten nur im Kollektiv, beim Ringen um höchste Ergebnisse in der sozialistischen Produktion und in der Gesellschaft entwickeln. Andererseits entwickelt sich das sozialistische Kollektiv jedoch nur durch das aktive Wirken der sozialistischen Einzelpersonlichkeiten. Den Schlüssel für den Erfolg dieser Entwicklung unseres Kollektivs

Wo ein Genosse ist, da ist die Partei

Die ganze Partei, die Arbeiterklasse und alle Werktätigen ideologisch so zu rüsten, daß die begeisterten und anspruchsvollen Aufgaben, die sich aus den Beschlüssen des VIII. Parteitages ergeben, erfolgreich und voll verwirklicht werden, das ist das Kampfpogramm der ideologischen Arbeit der Partei. Die ständige Entwicklung der ideologischen Arbeit ist eine Gesetzmäßigkeit beim Aufbau des Sozialismus und Kommunismus. Es wachsen die Ansprüche an die Wirksamkeit von Agitation und Propaganda.

Aus dem Beschluß des Politbüros des ZK der SED vom 7. November 1972: „Die Aufgaben der Agitation und Propaganda bei der weiteren Verwirklichung der Beschlüsse des VIII. Parteitages der SED“.

sehen wir in der engen Verbindung zwischen der politisch-ideologischen Erziehung und Arbeit mit der gesellschaftlichen Praxis, d. h. mit der Lösung der Produktionsaufgaben. Alle Leiter, sowohl die Bereichsleiter als auch die Leiter der gesellschaftlichen Organisationen gingen davon aus, daß in einem sozialistischen Kollektiv jeder einzelne einen gewissen Teil gesellschaftlicher Arbeit leisten und bestimmte Aufgaben erfüllen muß. In diesem Prozeß entwickelt sich das sozialistische Bewußtsein der einzelnen Genossen, welches wiederum seinen Ausdruck in immer höheren Produktionsleistungen des einzelnen und damit des gesamten Kollektivs finden muß. Entscheidend dabei war die Verwirklichung der führenden Rolle unserer Parteigrundorganisation. Die Lösung „Wo ein Genosse ist, da ist die Partei“ durfte niemals Theorie bleiben, sondern wurde stets in die Praxis umgesetzt. Nur durch die tägliche politische Kleinarbeit der Genossen, die so ungeheuer wichtig ist und die überall, vor allem aber unmittelbar am Arbeitsplatz, getan werden muß, wird letztlich die enge Verbindung zwischen Leiter – Partei – Massen hergestellt. Das wir hier auf dem richtigen Weg gewesen sind, hat die Entwicklung unseres Kollektivs eindeutig bewiesen, die sich in der wiederholten Verteidigung des Ehrentitels äußerte. Zur Zeit gehören 25 Genossen zur Stammbesatzung. Auch die im August 1972 an Bord gekommenen 6 Lehrlinge wollen unter allen Umständen ihre Ausbildung auf unserem Schiff beenden und nach Möglichkeit weiterhin als Facharbeiter an Bord verbleiben. Das alles spricht für den gesunden Geist unseres Kollektivs.

Die erneute Titelverteidigung hat gezeigt, daß auf der Basis guter politischer und staatlicher Führungs- und Leitungstätigkeit sowie hoher Forderungen an gesellschaftlicher Arbeit gute Erfolge erzielt wurden. Diese Erfolge sollen und dürfen jedoch nicht Anlaß sein, auf dem Erreichten auszuruhen. Für unser Kollektiv kommt es jetzt und in Zukunft darauf an, die ständig steigenden Planaufgaben in der gleichen Weise zu lösen wie in der Vergangenheit.“



Elvira Wünsche ist seit Indienststellung an Bord.



Matrose K. Eckelmann weiß sein Kollektiv zu schätzen.



Die Arbeit mit der Wandzeitung ist bei-schäftig. Fotos: (2) Kriegelstein

Wettbewerb noch lebendiger gestalten

SPEZIAL-SCHIFFFAHRT

Die uns im Planjahr 1972 gestellten Aufgaben wurden insbesondere durch unsere Schiffskollektive, trotz mannigfacher schwieriger Probleme, sehr gut gelöst. Durch den unermüdlichen Einsatz und durch den Fleiß unserer Schiffskollektive, unterstützt von den Kollektiven der Leitungs- und Lenkungsorgane des Betriebes, konnten die Plankennziffern 1972 Gütertransportmenge mit 109,7 Prozent, Warenproduktion mit 102,2 Prozent, Selbstkosten der Warenproduktion mit 99,5 Prozent und das einheitliche Betriebsergebnis mit 107,6 Prozent erfüllt werden.

Dadurch haben wir die Aufgaben, wie sie uns von der Partei- und Staatsführung zur Stärkung der DDR gestellt wurden, durch eine lebendige Gestaltung des sozialistischen Wettbewerbs und der Haushaltsbuchführung allseitig erfüllt. Dafür gebührt insbesondere unseren Schiffskollektiven besonderer Dank und Anerkennung.

Gründliche Vorbereitung des neuen Planjahres

Die hinter uns liegende Zeit, die mit angestrengter Arbeit zur Verwirklichung der Beschlüsse des VIII. Parteitag der SED ausgefüllt war, haben wir auch gleichzeitig in Zusammenarbeit mit allen Kollektiven dazu genutzt, entsprechend der Zielstellung des VIII. Parteitages das Planjahr 1973 gründlich vorzubereiten. Seit vielen Monaten führten wir mit allen Kollektiven auf unseren Schiffen und auf der Landseite umfangreiche Diskussionen, indem wir viele gute Vorschläge für eine exakte Planarbeit entgegennehmen konnten und sie in die Pläne einfließen ließen.



Darüber hinaus wurde in Auswertung der Erfahrungen des Jahres 1972 die Wettbewerbskonzeption des Betriebes für 1973 einer kritischen Überarbeitung unterzogen, um die sozialistische Wettbewerbsführung im Planjahr 1973 noch lebendiger und anschaulicher zu gestalten. Dafür erhielten wir von den verschiedensten Schiffskollektiven wertvolle und gute Hinweise.

Auswertung des Wettbewerbs durch EDV

Auch im Jahre 1973 werden wir den sozialistischen Wettbewerb der Flotte auf der Grundlage der sich im Planjahr 1972 bewährten, durch die Schiffskollektive beeinflussbaren Wettbewerbskriterien, wie Umlaufzeit, Gütermengen, Hilfsmaterialkosten (Konto 317), Inspektionsprotokolle und Mitarbeit im Neuererwesen, führen und auswerten.

Neu im Planjahr 1973 ist unter anderem, daß wir die Wettbewerbsauswertung unserer Flotte mit Hilfe eines EDV-Projektes quartalsweise vornehmen können und werden.

Ebenfalls wurde in der Vertrauensleuteversammlung im Dezember 1972 die Rationalisierungskonzeption für 1973 bestätigt. Sie ist eine wichtige Grundlage zur lebendigen und zielgerichteten Führung des sozialistischen Wettbewerbs. Wie im „Voll voraus“, Nr. 26/72 bereits veröffentlicht, erhielt unser Generaldirektor, Genosse Zimmermann, aus der Hand des Präsidenten der DSH, Genossen Neukirchen, die staatlichen Planaufträge für 1973 übergeben.

Plankennziffern an bisher 16 Kollektive übergeben

Wir haben die Zwischenzeit genutzt und auf der Grundlage der vorliegenden Plandokumente



Kapitänberichterstattung auf Motortanker „Merseburg“. V. l. n. r.: Kapitän Günter Kretschmer und der 1. Nautische Offizier, Fedor Heintze.

eine Planaufschlüsselung für unsere Schiffskollektive vorgenommen, um zu sichern, daß mit dem ersten Tag des neuen Planjahres unsere Schiffskollektive in den wichtigsten und entscheidenden Kennziffern ihre Aufgaben für das Planjahr 1973 wissen.

Bisher konnten wir bereits in Meetings und kollektiven Zusammenkünften an 16 Schiffskollektive die wichtigsten Plankennziffernaufträge für 1973 übergeben.

Mit Freude ist festzustellen, daß unsere Schiffsbesatzungen ihre Planaufträge mit Interesse und großer Aufgeschlossenheit entgegennehmen, ihren Anteil an der betrieblichen Gesamtaufgabenteilung kennen und sich verpflichtet fühlen, alles zu tun, um die Planaufträge 1973 zur weiteren politischen und ökonomischen Stärkung unserer DDR in Ehren zu erfüllen. Wir wissen, daß die Erfüllung dieser Aufgaben kein einfacher Weg ist. Sicher ist auch in diesem Jahr manche Hürde zu überwinden.

Wir sind aber auch davon überzeugt, daß unsere Schiffs- und Landkollektive 1973 mit dem Schrittmaß des VIII. Parteitages der SED tätig sein werden, um alle gestellten Aufgaben mit höchster Effektivität zu erfüllen. Allen Kollektiven dabei beste Erfolge!

Erich Lück, Direktor Ökonomie

Verstärkung der Neuererarbeit

Auf der letzten Schiffsratssitzung des Tankers „Merseburg“ wurden die Ergebnisse des Wettbewerbs 1972 ausgewertet und Schlußfolgerungen für das neue Wettbewerbsprogramm gezogen. Dabei geht es dem Schiffskollektiv vor allem um havarie- und unfallfreies Fahren für 1973. Außerdem nimmt MT „Merseburg“ den Kampf um den Titel „Kollektiv der Deutsch-Sowjetischen Freundschaft“ auf und wird die Neuererbewegung in diesem Jahr noch verstärken. Im vergangenen Jahr wurden elf Vorschläge eingereicht. Der letzte Neuerervorschlag dient der Einsparung von Brennstoff. Dadurch werden die Kosten an Treibstoff für 1973 wesentlich gesenkt. Die Führung des Haushaltsbuches 1973 wird dem Kollektiv hauptsächlich zur effektiven Wirtschaftsführung des sozialistischen Wettbewerbs dienen.

11. Schiff für die CSSR

Das 32 000-t-Frachtschiff „Prah“, das von der Adolf-Warski-Werft in Szczecin für die CSSR gebaut wurde, ist kürzlich dem Auftraggeber übergeben worden. Das Frachtschiff ist vorrangig für den Transport von Schüttgütern, wie Erz, Kohle, Apatite und Getreide, bestimmt. Die „Prah“ ist das 11. Schiff der CSSR-Hochseehandelsflotte.

Eisbrechende Großschiffe

Unter der Projektbezeichnung EOS betreibt die AG „Weser“ die Erfor-

SCHON
GEWUSST
?

schung neuer Transportsysteme in arktischen Gewässern. Nachdem die Unterlagen für ein eisbrechendes Erzfrachtschiff von etwa 70 000 t dw entwickelt worden sind und mit der Detaillierung des Schiffes begonnen werden konnte, zeichnet sich nunmehr der Abschluß der Untersuchung für den Typ eines 250 000-t-Öl-Tankschiffes ab. Zur weiteren Klärung der Eis-Routen-Probleme und der Verbesserung der Infrastruktur hat die AG „Weser“ die Zusammenarbeit mit kanadischen Wissenschaftlern angeregt. Ziel solcher Aktivitäten ist die Erarbeitung von Schiffsrouten-Unterlagen unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse in den arktischen Gewässern. Hierzu gehören: die Ein-

richtung von Radarleitketten und von Eismelde- und -beobachtungsdiensten, die Auswertung der Ergebnisse der Flugzeug-Eisaufklärung sowie nach Möglichkeit die Anwendung von Satellitendaten. Diese Arbeiten werden von der AG „Weser“ koordiniert und haben das Ziel, den mittelfristig vorgesehenen Einsatz der neuen Transporeinheiten wirtschaftlich zu gewährleisten. Beobachtungen über See-Eismerkmalen werden über diverse in der Luft, auf See oder auf Land vorgesehene Fernmeßeinrichtungen und -methoden getroffen. Für diesen Zweck ist ein Ausbildungsprogramm für die bei Pond Inlet wohnenden Eskimos vorgesehen, um sie als örtliche Eisbeobachter einzusetzen.

Kultur- und Bildungsplan gehört zum Wettbewerb

Das weitere Wachstum der führenden Rolle der Arbeiterklasse bei der Gestaltung der sozialistischen Gesellschaft erfordert von den Werktätigen große weltanschauliche, ökonomische und fachliche Kenntnisse sowie ein hohes sozialistisches Bewußtsein. Das höhere kulturelle und geistige Lebensniveau ist deshalb vom VIII. Parteitag mit als Ziel in der Hauptaufgabe festgelegt und zugleich auch eine wesentliche Voraussetzung zu ihrer Lösung. Als wirtschaftsleitendes Organ lenkt die Direktion Seeverkehr und Hafenwirtschaft aus diesem Grunde die Aufmerksamkeit auf bewährte Methoden der Kulturarbeit wie die Kultur- und Bildungspläne. Sie sind als Instrument für die Entwicklung sozialistischer Persönlichkeiten, für die Gestaltung eines regen geistig-kulturellen Lebens der Werktätigen und gleichzeitig als unmittelbare Unterstützung zur Erfüllung der Planaufgaben zu nutzen. Sie haben daher Bestandteil des sozialistischen Wettbewerbs zu sein. Kultur und Bildung spielen insbesondere im Kampf um den Ehrentitel „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“ eine wesent-

liche Rolle, da neben den ökonomischen Leistungen auch die Festigung der Gemeinschaftsbeziehungen und die Entwicklung des geistig-kulturellen Lebens ein wichtiges Kriterium bilden. Ausgangspunkt bei der Erarbeitung der Kultur- und Bildungspläne ist die jährliche Planung der geistig-kulturellen Aufgaben auf der Grundlage der betrieblichen und territorialen Planung. Es ist notwendig, daß

- von den gesellschaftlichen Erfordernissen, von den Aufgaben und Perspektiven des Betriebes ausgegangen wird,
- die Erfordernisse des Kollektivs, sein Bildungsstand, die Interessen und Bedürfnisse der einzelnen Werktätigen berücksichtigt werden.

Folgende Kriterien könnten die Kultur- und Bildungspläne beinhalten:

- Erweiterung des marxistisch-leninistischen Wissens
- fachliche Aus- und Weiterbildung sowie Vermittlung ökonomischer und naturwissenschaftlicher Kenntnisse
- Verbesserung der Arbeitskultur

- Erhöhung der ästhetischen Bildung
 - Entwicklung der sozialistischen Geselligkeit und Unterhaltung
 - Förderung von Körperkultur und Sport
 - Wahrnehmung gesellschaftlicher Verpflichtungen
- Bedingungen zur Durchsetzung der Kultur- und Bildungspläne sind u. a.:
- exakte Festlegung und Abgrenzung der persönlichen Verantwortlichkeit der Leiter und Werktätigen
 - kontinuierliche öffentliche Auswertung in den Kollektiven
 - ständige Verbesserung der Qualität der Planungs- und Leitungstätigkeit der staatlichen Leiter und der Arbeit der Gewerkschaftsleitungen
 - Erhöhung der aktiven Mitwirkung der Werktätigen an der Planung und Leitung sowie der gesellschaftlichen Kontrolle.
- Aus den Darlegungen, die diese Ausarbeitung beinhaltet, ist zu schlußfolgern, daß:
- die Kultur- und Bildungspläne Bestandteil des sozialistischen Wettbewerbs zu sein haben
 - die Kriterien für die Pläne entsprechend den spezifischen Bedingungen differenziert erarbeitet werden sollten
 - eine zielgerichtete Anleitung und Kontrolle durch die staatlichen Leiter und gesellschaftlichen Organe zu gewährleisten ist
 - eine öffentliche Führung der Kultur- und Bildungspläne organisiert sowie die Ergebnisse verallgemeinert werden (s. auch Organisation von ökonomisch-kulturellen Leistungsvergleichen)
 - eine Anerkennung der Leistungen vorgenommen wird.
- In diesem Sinne unterstützen die staatlichen Leiter der Betriebe der Seeverkehrswirtschaft auch die Forderung des VIII. Parteitages über die weitere Verbesserung des geistig-kulturellen Lebens des Menschen, das ihren Interessen, ihren wachsenden Ansprüchen und Bedürfnissen in der neuen Phase bei der Gestaltung der entwickelten sozialistischen Gesellschaft entspricht.

I. Kuhfeld,
Ökonom Wettbewerb
DSH



Stadtrundfahrten, Besichtigungen von Sehenswürdigkeiten u. a. gehören immer wieder zu den Landgängen unserer Seeleute in ausländischen Häfen. Unser Foto zeigt Angehörige des DDR-Konsulats und Besatzungsmitglieder vom MS „Blankenburg“ während einer Stadtrundfahrt in Calcutta.
Foto: U. Wölms, MS „Blankenburg“

Für das Wohl unserer Werktätigen

Neuer Sozialtrakt übergeben

Ende Dezember 1972 wurde der neue Sozialtrakt des Direktionsbereiches Betriebstechnik in Betrieb genommen. Während der Übergabe dankte der Direktor, Genosse Raddatz, den Werktätigen, die mit großem Einsatz und oft nach Feierabend zum Gelingen dieses Vorhabens beigetragen haben. Mit diesem Bauvorhaben wurde eine wesentliche Forderung des VIII. Parteitages, die Arbeits- und Lebensbedingungen der Werktätigen weiter zu

verbessern, verwirklicht. Im einzelnen wurden folgende Vorhaben mit diesem Bau verwirklicht:

Schaffung eines Umkleieraumes für 135 Personen, eines Trockenraumes für Arbeitsbekleidung, eines Wasch- und Duschraumes, einer Essenausgabe, eines neuen Kiosks, eines Verschlussraumes für die Materialwirtschaft und eines Zwischenlagers mit einer Fläche von 180 m².

Durch die Inbetriebnahme der Essenausgabe werden den Werktätigen die relativ langen Wegezeiten zu den Speiseräumen des Überseehafens erspart. Im neu geschaffenen Zwischenlager werden solche Materialien gelagert und für Werkstattarbeiten bereitgestellt, die bisher in mühevoller Kleinarbeit durch die Operativbeschaffer in Einzelaufträgen besorgt wurden. Es werden nach der vollen Nutzung dieses Lagers viele Wegezeiten wegfallen.



Nach der Übergabe des Sozialtraktes erfolgte ein Rundgang, an dem u. a. die Genossen Schulz, Raddatz, Dau, Schütt und Westphal (v. r. n. l.) teilnahmen.

Neue Solidaritätsinitiative auf MS „Tessin“

Auf Grund der verstärkten Aggressionshandlungen des USA-Imperialismus in Vietnam sieht es die Besatzung des MS „Tessin“ als ihre Pflicht, ihren Beitrag für die Beendigung des schmutzigen Krieges in Vietnam zu leisten. Die Besatzung des MS „Tessin“ ruft alle Seeleute des VEB DSR und des VEB DEUT-FRACHT auf, ihrem Beispiel zu folgen. Wir verpflichteten uns in Form von Auszahlung freier Tage, deren Beträge dem Solidaritätskonto überwiesen werden, eine Spendenaktion durchzuführen.

Liedloff, Kapitän, 3 freie Tage
Schünemann, I. naut. Offiz. 2 freie Tage
Weiskirchen, Ltd. techn. Offizier, 2 freie Tage
v. Lühmann, Elektriker, 1 freien Tag
Bree, Koch, 1 freien Tag
Pradel, Matrose, 1 freien Tag
Krüger, Matrose, 1 freien Tag

Besatzung des MS „Tessin“

Seeleute fordern:

Schluß mit der USA-Aggression!

Wir erklären uns mit den polnischen Seeleuten solidarisch und verurteilen den barbarischen Bombenkrieg der USA gegen das heldenhaft kämpfende Volk Vietnams auf das schärfste, insbesondere protestieren wir gegen die neuerlichen USA-Verbrechen, wobei USA-Luftpiraten den polnischen Frachter Jozef Conrad in Haiphong versenkten. Wir hoffen, daß das vietnamesische Volk bald in Frieden leben kann.

Besatzung MS „Eichsfeld“

*

191 Mark gespendet

Mit Abscheu und scharfen Protest nahm die Besatzung des MS „Spree-wald“ die neuerliche verbrecherische Eskalation des US-Bombenkrieges auf die DRV zur Kenntnis. Für das tapfere vietnamesische Volk überweisen wir 191,— Mark auf das Solidaritätskonto.

Parteilung, SGL, FDJ

*

Wir verurteilen den neuerlichen Bombenterror der USA gegen das tapfere Volk Vietnams sowie den Bombenanschlag auf den polnischen Frachter. Die Besatzung überwie eine Spende von 162,— Mark.

Besatzung MS „Wismar“

Weitere Spenden überwiesen

Die Besatzung des MS „Leipzig“ verurteilt auf das schärfste die verbrecherischen Kriegshandlungen des USA-Imperialismus gegen das friedliebende vietnamesische Volk und unterstützt diesen heldenhaften Kampf für das um Frieden und Freiheit kämpfende Volk durch eine Spende von 300 Mark.

Besatzung MS „Leipzig“

Bei Besatzung verurteilt auf das schärfste den USA-Bombenterror in Vietnam. Wir erklären uns mit dem heldenhaft um seine Freiheit kämpfenden vietnamesischen Volk solidarisch und überweisen 348,— Mark auf das Solidaritätskonto.

Kapitän und Besatzung
MT „Merseburg“

Jugendweihe 1973

Zur Erfassung aller Jugendweiheteilnehmer für das Jahr 1973 unserer Betriebsangehörigen bitten wir, bis 15. Februar 1973 an die Abteilung Sozialwesen „Haus Sonne“, Zimmer 341, Telefon 383 375, folgende schriftliche Angaben einzureichen:

- Name, Vorname und Geb.-Datum des Kindes
- Wohnanschrift
- Tätigkeit der Mutter, des Vaters, Direktionsbereich bzw. Flottenbereich, Tel.-Nr., Schiff.
- Tag der Jugendweihe



Immer neue Ziele

Jedes Jahr bringt neue Aufgaben und Pflichten. Im VEB BBB wurden diese von den Vertrauensleuten kürzlich in ihrer Vollversammlung beraten, diskutiert und in der Wettbewerbskonzeption des Betriebes fest verankert. Die Ziele des Wettbewerbs sind klar abgesteckt, es sind dies die

- Erfüllung des Betriebsplanes in all seinen Kennziffern,
- Erhöhung der Qualität der Arbeit,
- bessere Nutzung der sozialistischen Rationalisierung und Neuererbewegung und breitesten Anwendung der sowjetischen Neuerermethoden,
- die Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen und
- die breiteste Anwendung persönlich-schöpferischer Pläne zur Steigerung der Arbeitsproduktivität und Bildung von Schulen der sozialistischen Arbeit in den Kollektiven.

Welche Gedanken die Kollektive für die Nutzung von Reserven haben, brachten die Vertrauensleute in ihren Diskussionsbeiträgen zum Ausdruck, von denen wir hier einige veröffentlichen.

„Die Besatzung des Hopperbaggers „Ostsee“ setzt alles daran, um die eingegangene Verpflichtung, im Januar und Februar 150 000 M über den Plan zu erwirtschaften, zu erfüllen“, berichtete uns Genosse Jürgen Hartung, zur Zeit Kapitän auf dem Bagger. „Dabei spielen die persönlichen Pläne eine große Rolle, jeder hat von uns fast eine zusätzliche Aufgabe, sei es bei der Wartung und Pflege der Aggregate, der Qualifizierung oder anderen Arbeiten“, berichtete Genosse Hartung weiter. Im 24-stündigen Einsatz werden bis zu 12 Schuten gefüllt; eine Schute hat ein Fassungsvermögen von etwa 5 000 m³.

Auf unserem Foto v. rechts: Kapitän Jürgen Hartung, E-Meister Horst Haase und Bootsmann Walter Brehmer.

Vertrauensleute des VEB BBB diskutierten über Reserven Kollektive sind Schrittmacher

Hopperbagger „Ostsee“ wird im Januar und Februar 150 000 M über den Plan erwirtschaften

Nach erfolgreichem Abschluß unseres Kampfes um den Titel „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“ verpflichten wir uns, die Verteidigung des Ehrentitels für das Jahr 1973 aufzunehmen. Unser neues Titelprogramm wurde auf Grundlage des Wettbewerbsprogramms aufgestellt. Zur Durchführung des Titelkampfes können wir an die guten Erfolge während des Einsatzes in der VR Polen anknüpfen und nach gründlicher Überprüfung und Ausnutzung aller Reserven uns zu folgendem verpflichten:

• Für den Zeitraum Januar — Februar 1973 wollen wir 150 000 Mark über den Plan erwirtschaften.

• Bei der Gewinnung von Baustoffen aus dem Meer im Adlergrund, unter der Einbeziehung der Besatzungen aller MKS und des Spülers, wollen wir 10 Tage Planvorsprung erreichen.

• Alle Mitglieder unseres Kollektivs arbeiten im Jahre 1973 nach persönlichen Plänen, die Bestandteil unseres Programms sind.

Wir sind der Meinung, daß diese persönlichen Pläne uns weiter voran bringen in der Stärkung des Verantwortungs- und Bewußtseins eines jeden Kollektivmitgliedes

• Ferner verpflichten wir uns, die Durchführung von Reparaturarbeiten aus dem Wertprogramm zu übernehmen.

Die Entwicklung unserer Kollektivmitglieder zu sozialistischen Persönlichkeiten vollzieht sich im Prozeß der Arbeit, im sozialistischen Massenwettbewerb, im Kampf um den Titel „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“. Hier ist das Hauptfeld unserer politisch-ideologischen Arbeit.

• Unser Kollektiv stellt sich die Aufgabe, sich politisch und fachlich zu qualifizieren und ein reges geistig-kulturelles Leben zu pflegen.

Hiermit hoffen wir als sozialistisches Kollektiv des Hopperbaggers „Ostsee“, unseren Beitrag für die allseitige Erfüllung des Staatsplanes zu leisten. **Peter Quenz**



Im BT 3 wurde Plananlauf 1973 gut vorbereitet

Der Betriebsteil III konnte seinen Jahresplan für 1972 einschließlich der in Auswertung des 5. Plenums des ZK der SED eingegangenen Wettbewerbsverpflichtungen, 1 Mio über den Plan hinaus zu bringen, mit dem 28.11. 1972 erfüllen. Diese Erfüllung wurde durch den hervorragenden Einsatz aller Kollektive unseres Betriebsteiles möglich.

Einerseits wurden diese Erfolge erzielt durch aktive Produktionsauftragswerbung und andererseits durch Erhöhung der Einsatzbereitschaft der Schiffe durch vorbeugende Instandhaltung und gute Wartung und Pflege der Anlagen. Dadurch konnte der Auslastungsgrad unserer Grundmittel erheblich verbessert werden. Auf der Grundlage dieser Ergebnisse können wir einschätzen, daß wir den Plan per 31. 12. 1972 mit rund 25 Prozent übererfüllen.

Auf diesem Wege möchte ich im Namen der Betriebsteil-, Partei- und Abteilungsgewerkschaftsleitung allen Mitarbeitern des Betriebsteiles 3 unseren Dank und unsere Anerkennung aussprechen.

Das Kollektiv des Betriebsteiles 3 hat anhand dieser guten Ergebnisse bewiesen,

daß es seiner Auszeichnung mit dem Titel „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“ voll gerecht wurde und ständig zu hervorragenden Leistungen im sozialistischen Wettbewerb bereit ist.

Auch für das Jahr 1973 werden wir im Betriebsteil 3 bemüht sein, die vor uns stehenden Planaufgaben mit gleicher Initiative wie im Vorjahr zu realisieren. Gute Vorarbeiten wurden bereits für den Plananlauf unternommen.

So konnten vertraglich abgesichert werden:

„St. Jantzen“ und MS „Eisvogel“ für Eisaufbrucharbeiten, sowie für Überführungen MS „Elde“ und MS „Warnow“. Auch für TRS „Molch“ liegen Aufträge bis etwa 20. Januar vor.

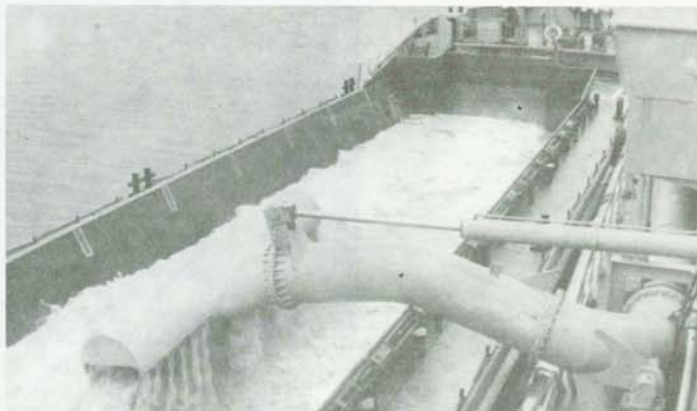
Ebenfalls auf dem Gebiet der Geräteprüfung Stralsund ist eine Auslastung vorhanden.

Wir möchten in diesem Zusammenhang, die Kollektive unseres Betriebsteiles nochmals aufrufen, auch im Jahre 1973 alle Anstrengungen zu unternehmen und alle Reserven aufzudecken, um die Planaufgaben nicht nur zu erfüllen, sondern gezielt übererfüllen.

Bernhard



er bei der Planerfüllung 1973



Die Vertiefung des Seekanals zum Überseehafen ist eine der Schwerpunktaufgaben des VEB BBB. Die Kollegen auf dem Hopperbagger „Ostsee“ geben dabei ihr Bestes, denn der Schiffsverkehr muß trotz des Baggerprozesses aufrechterhalten werden.

Konsumgüterproduktion als Jugendobjekt

Ausgehend vom Beschluß des Ministerpräsidenten vom 16. August 1972, über zusätzliche Konsumgüterproduktion der Betriebe, übernahm der VEB BBB in Kooperation mit dem VEB Ribnitzer Polstermöbel die Anfertigung von 11 500 Paar Scherenfüßen für ein neu entwickeltes Doppelliegesofa. Damit leistet der VEB BBB einen Beitrag zur Steigerung der Konsumgüterproduktion und damit zur besseren Versorgung der Bevölkerung. Die Leitung des Betriebsteiles 5 übergibt der Jugendbrigade der Werkstatt Rostock die zusätzliche Konsumgüterproduktion als Jugendobjekt. Grundlage dafür bilden die Prinzipien der sozialistischen Jugendpolitik, die Jugend in der Übernahme verantwortungsvoller Aufgaben zu unterstützen.

Die Leitung des Betriebsteiles 5 verpflichtet sich:

- Der Jugendbrigade alle Möglichkeiten, wie Räumlichkeiten, Maschinenausrüstung

und technologische Vorbereitung, zu schaffen, damit ihnen die Möglichkeit gegeben ist, die Konsumgüterproduktion in guter Qualität zu erfüllen. Das bedeutet, daß für die Jugendbrigade die Arbeits- und Lebensbedingungen nach unseren sozialistischen Vorstellungen nach den gegebenen Möglichkeiten zu realisieren sind;

- gemeinsam mit dem Vertrauensmann und dem FDJ-Instrukteur monatlich eine Aussprache mit der Jugendbrigade über gesellschafts-politische Probleme zu führen;

- der Jugendbrigade exakte Planvorgaben, die klar aufgeschlüsselt sind, vorzugeben;

- Mit der Jugendbrigade Zielprämienvereinbarungen auf der Grundlage der Planvorgaben, für deren qualitative und quantitative Erfüllung, abzuschließen.

Als Pate und Verbindungsmann wird der Kollege Siegel aus der Leitung des BT 5 benannt.

Die Jugendbrigade verpflichtet sich:

- die zusätzliche Konsumgüterproduktion des Betriebes als Jugendobjekt zu übernehmen;

- ständig nach dem Motto „Meine Hand für mein Produkt“ zu arbeiten;

- alle ihnen gestellten Planaufgaben in den einzelnen Positionen, quartalsweise abrechenbar in den quantitativen und qualitativen Auflagen zu erfüllen und überzufüllen;

- ständig die aktuell-politischen Ereignisse in ihrer Brigade auszuwerten und daraus für ihre Handlungstätigkeit Schlußfolgerungen zu ziehen;

- um ihren proletarischen Internationalismus durch die Tat zu beweisen, quartalsweise den Erlös von 2 Arbeitsstunden für

das heldenhaft um seine Freiheit kämpfende vietnamesische Volk zu spenden;

- nach Abschluß eines jeden Quartals, bis zum 15. Werktag des Folgemonats dem BT-Leiter und dem Paten Rechenschaft über ihre bisher geleistete Arbeit zu geben, sowie Schlußfolgerungen für die weitere fachlich und gesellschafts-politische Arbeit zu ziehen.

Der Pate verpflichtet sich:

- ständig die Verbindung zwischen der BT-Leitung und der Jugendbrigade aufrechtzuerhalten;

- durch Übermittlung seiner als Ingenieur erworbenen Kenntnisse und durch gesellschafts-politische Arbeit die Mitglieder der Jugendbrigade weiter zu allseitig umsichtigen Facharbeitern mit bewußtem Denken zu qualifizieren,

- halbjährlich gemeinsam mit den Jugendlichen eine kulturelle Veranstaltung durchzuführen.

In diesem Jahr werden 23 000 Scherenfüße gefertigt

Die Verbesserung der Versorgung der Bevölkerung mit Konsumgütern im Jahr 1973 und darüber hinaus stand besonders im Mittelpunkt der 8. Tagung des ZK der SED.

Die Betriebe wurden beauftragt, sich mit den Problemen der zusätzlichen Herstellung von Konsumgütern zu beschäftigen, hieraus resultiert auch die Beauftragung unseres Betriebes. In diesem Rahmen hat unser Betrieb die Produktion von Scherenfüßen übernommen. Vier Kollegen der Werkstatt Rostock bilden das Produktionskollektiv. Diese Füße sind für ein neu entwickeltes Doppelliegesofa der Ribnitzer Polstermöbelfabrik. Der Plan der Möbelfabrik sieht im Jahre 1973 vor, 11 500 Sofas zu produzieren.

Für uns lautet daher das Ziel, 23 000 Stück Scherenfüße anzufertigen und sie dem Auftraggeber rechtzeitig und in guter Qualität zu übergeben. In den vergangenen Jahren wurden die Scherenfüße mit Farbe gespritzt. Die von uns anzufertigenden Füße sollen vernickelt werden. Hieraus ergeben sich für uns einige große Schwierigkeiten. Die Vernicklung soll auf der „Mathias-Thesen-Werft“ in Wismar durchgeführt werden. Diese dauert selbst mindestens 4 Wochen. Dazu gilt es einen Vorlauf

zu schaffen. Ist das nicht möglich, so kann der Auftraggeber seinem Plan nicht gerecht werden.

Wir vier Kollegen, die zur Zeit die Produktion durchführen, haben trotz guten Willens eine Menge Schwierigkeiten. Nachdem die Frage mit dem Raum geklärt ist, traten Schwierigkeiten mit der Ausstattung auf.

Es fehlen Werkzeuge, es sind noch keine Schraubstöcke dort, welche im Handel zur Zeit schwer erhältlich sind. Werkbänke, Regale, Vorrichtungen zum Sägen und Bohren wurden vom Kollektiv der Werkstatt selbst gefertigt.

Das größte Problem gibt es bei uns beim Entgraten der Teile. Es muß alles von Hand, das heißt mit der Feile, gemacht werden. Es ist unter diesen Umständen sehr schwierig, das monatliche Soll zu schaffen.

Wir schlagen daher vor, daß eine sozialistische Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus Mitgliedern der Werkstatt und der Verwaltung, gegründet wird. Diese sollte sich mit Problemen der Rationalisierung der Konsumgüterproduktion beschäftigen.

Das Kollektiv der Konsumgüterproduktion, Werkstatt Rostock



Nicht ganz einfach haben es die Kollegen der Werkstatt Rostock, einen schnellen Anlauf der Konsumgüterproduktion zu garantieren. Aber alle sind optimistisch, daß die anfänglichen Schwierigkeiten bald überwunden werden. Dabei wird ihnen die Vereinbarung als Jugendobjekt sicher alle Hilfe geben. Bisher wurden bereits über 1000 Scherenfüße an den Auftraggeber ausgeliefert. Auf unserem Foto von links die Kollegen Werner Pfeiffer, Karl-Heinz Schomaker, Peter Repschliger und Josef Stäbe.

Fotos: Kuschel (1) Klarner (2)

Ch. Devantier

MS „Gröditz“ auf erster Reise

Viel bestaunt wurde in den ersten Tagen des neuen Jahres das größte Massengutschiff MS „Gröditz“ in Warnemünde. Die Baltische Werft in Leningrad stellte MS „Gröditz“ mit 38 250 tdw 2 Monate vorfristig zu Ehren des 50. Jahrestages der Gründung der UdSSR fertig, das bedeutet für die Reederei zusätzlich eine Rundreise. Vor Auslaufen des Schiffes nach Halifax, Canada, luden die Genossen Heinz Neukirchen, Präsident der DSH, und Eduard Zimmermann, Generaldirektor des VEB DEUTFRACHT, zu einem Pressegespräch an Bord des neuesten Schiffes der Handelsflotte ein, um über die Leistungen aller Werktätigen der Seewirtschaft im vergangenen Planjahr zu berichten und den Journalisten auf aktuelle Fragen zu antworten. Interessant waren auch die Angaben zum MS „Gröditz“.

Dieses Schiff ist geeignet zum Transport von Massengütern und Erzladungen.

Es wurde unter Aufsicht des Registers der UdSSR gebaut und ist für den Einsatz in allen Seegebieten geeignet. MS „Gröditz“ – aus einer Serie von 20 Schiffen – ist ein Eindeck-Einschraubenschiff mit Poop, kurzer Back- und Kreuzerheck. Der Maschinenraum und die Aufbauten befinden sich im Achterschiff.

Sieben Laderäume mit neun Luken besitzen einen Gesamthalt von 48 130 Kubikmeter.

Die 33 Mann starke Besatzung und zwei sowjetische Garantieingenieure, die in der Garantiezeit von einem Jahr mitfahren, sind in klimatisierten, komfortablen Einmannkabinen untergebracht. Ein Fotolabor, der Sportraum und ein kleines Schwimmbad bieten der Besatzung Möglichkeiten, sich kulturell und sportlich zu betätigen. Hauptabmessungen des Schiffes: Länge über alles 201,3 m, Breite 27,6 m, Tiefgang 11,21 m, Tragfähigkeit 38 250 tdw. Der Hauptmotor hat eine Leistung von 12 000 PS, die dem Schiff eine Dienstgeschwindigkeit von 15,8 kn verleiht. Außerdem ist das Schiff mit modernen Funk- und Navigationsanlagen ausgerüstet. Bis Ende des Jahres wird ein weiteres Schiff, MS „Oderitz“, vom VEB DEUTFRACHT übernommen. Genosse Adolf Zinn, Kapitän des neuesten Schiffes, ist schon auf MS „Vorwärts“ als Kapitän gefahren. Später übernahm er die „Völkerfreundschaft“ und nach einem Jahr als Leiter der Inspektion fuhr er bei der DEUTFRACHT-Reederei auf „Española“ und „Thale“.

Von seinem neuen Schiff hat er den besten Eindruck, und nach der ersten Reise wird er sich auch ein Bild von der jungen Besatzung machen können.

Wir wünschen Genossen Zinn und seiner Besatzung allzeit gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.



Ein seltener Anblick in Warnemünde: Das wuchtige MS „Gröditz“ am Passagierkai.



Genosse Rüdiger Peters, II. Offizier, bei Erklärungen auf der Brücke.



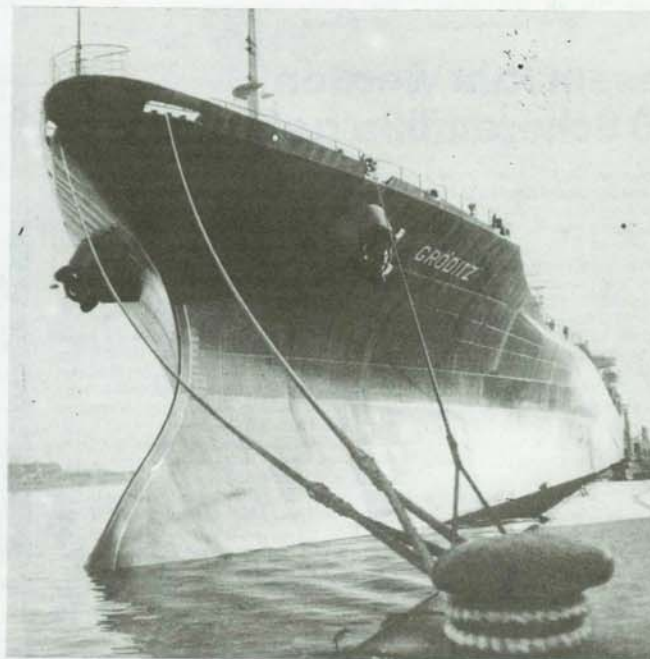
Genosse Adolf Zinn, 61 Jahre alt, gehört zu den erfahrensten Kapitänen unserer Flotte. Seit 1953 fährt er bei der Deutschen Seereederei und seit Gründung bei der DEUTFRACHT-Reederei.



Chefstewardess Adelheid Wolf gehört ebenfalls zur Besatzung des MS „Gröditz“.

Die Brücke und der Funkraum des Massengutschiffes mit modernen Funk- und Navigationsanlagen ausgerüstet, u. a. mit einem DECCA-Gerät. Kartenraum und Brücke sind nicht voneinander abgetrennt, können aber nach Belieben getrennt werden.

Fotos (5): M. Lang



MS „Gröditz“ mit einer Höhe bis Hauptdeck von 15,6 m und einem Tiefgang von 11,21 m ragt mit seinem grünen Leib aus dem Wasser.

UAG „PVI“ erarbeitet einheitliche Konzeption für die Flotten- instandhaltung

Die Instandhaltung der Schiffe der Flotten der Seewirtschaft gewinnt im Rahmen der Grundfondskonomie der Flottenbetriebe eine immer größere Bedeutung.

Die schnell vorwärtstürmende Entwicklung auf technischem und technologischem Gebiet bringt auch in der Flotteninstandhaltung mehr und mehr Probleme mit sich, die eine Lösung im überbetrieblichen und überzeitlichen Rahmen fordern. Der Aufgabe, diese Probleme herauszuarbeiten und einer gemeinsamen Lösung zuzuführen, hat sich die Arbeitsgruppe „Flotteninstandhaltung“ des Forschungsverbandes Seewirtschaft angenommen, die in vier Unterarbeitsgruppen arbeitet.

Die Unterarbeitsgruppe „Planmäßig vorbeugende Instandhaltung“ (UAG „PVI“) hat dabei insbesondere die Aufgabe, Ansatzpunkte für die PVI der Schiffe herauszuarbeiten und Lösungsmöglichkeiten dafür aufzuzeigen. Im Rahmen der Arbeit UAG „PVI“, in der Fachexperten der Wirtschaftszweige Schiffbau, Hochseefischerei, Seeverkehrswirtschaft, der Volksmarine, DSRK, Universität Rostock und Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow zusammenwirken, wurde herausgestellt, daß es notwendig ist, vor der Herausarbeitung von Details der PVI das Instandhaltungssystem insgesamt zu konzipieren. Gegenwärtig konzentriert sich die Arbeit der UAG „PVI“ daher auf die Konzeption für das Instandhaltungssystem der Flotte der Seewirtschaft. Es wird ausgehend von der voraussichtlichen Entwicklung der Flottenstruktur, der voraussichtlichen Entwicklung in den Transport-, Umschlags-, Fang- und Arbeitstechnologien, der damit verbundenen technischen Entwicklung der Schiffe und unter Berücksichtigung der Tendenzen der Automatisierung und Besatzungsreduzierung die künftige Entwicklung des Instandhaltungsbedarfes und seiner Abdeckung sowie die zu verfolgende Instandhaltungspolitik herausgearbeitet.

Dabei werden sowohl die Probleme der Instandhaltungsplanung und Vorbereitung, als auch die der unmittelbaren Instandhaltungsdurchführung betrachtet.

Ziel der UAG „PVI“ ist es, eine Konzeption für das Instandhaltungssystem der Flotten der Seewirtschaft vorzulegen, die, bestätigt durch die Wirtschaftszweigleitungen, als einheitliche Grundlage für die Arbeit auf allen Gebieten der Flotteninstandhaltung dienen kann und die einheitliche rationale Gestaltung der Flotteninstandhaltung zuläßt. In der Konzeption wird dabei festgelegt, welche Art der Instandhaltung für die einzelnen Schiffstypen vorgesehen ist, in welcher Folge die Instandhaltungsdokumentationen für die Schiffstypen erarbeitet werden, wie die EDV in die Planung und Abrechnung der Instandhaltung mit einbezogen wird, wie die Zusammenarbeit zwischen Schiffsbetreibern, Herstellern und Instandhaltern zur Schaffung von Instandhaltungsnormativen zu organisieren ist u. a. m.

Die Konzeption wird unter Beachtung der Verbindung zu den anderen UAG der AG „Flotteninstandhaltung“, der UAG „EDV-gerechte Instandhaltungsvorbereitung“ und UAG „Korrosionsschutz“ bearbeitet. Sie wird auch für diese Unterarbeitsgruppen Grundlage für die weitere Arbeit sein.

Dipl.-Ing. D. 365, ISH-T

Wissenschaft

Forschung

Technik

AUS DER PRAXIS FÜR DIE PRAXIS

OMEGA – ein neues Navigationshilfsmittel

In Küstennähe stehen dem Nautiker an Bord der Schiffe zur sicheren Navigation zahlreiche nautische Hilfsmittel wie Kompaß, Peildiopter, Echolot, Funkpeiler, Radar und Decca-Navigator zur Verfügung. Auf hoher See jedoch erfolgt die Standortbestimmung in der Regel wie seit altersher auch heute noch nach astronomischen Navigationsmethoden mittels Sextant und Chronometer.

Innerhalb einiger weniger Seegebiete des Nordatlantiks, des Nordpazifiks und des Mittelmeeres besteht für entsprechend ausgerüstete Schiffe allerdings die Möglichkeit, das hauptsächlich für die Luftfahrt geschaffene Funknavigationssystem LORAN A/C als Navigationshilfsmittel zu nutzen. Die Haupt-Schiffahrts-Routen liegen jedoch außerhalb dieser LORAN-Bedeckungs-Gebiete.

Bei Landannäherung führt die Navigationsunsicherheit zur Erhöhung des Strandrungsrisikos. Außerdem muß aus Sicherheitsgründen vielfach die Geschwindigkeit herabgesetzt werden, was mit Zeitverlust und Ankunftsverzögerungen im Bestimmungshafen verbunden ist. Dadurch entstehen vielfach zusätzliche Kosten für bereitgehaltene Hafenarbeiter und Schlepper.

Die ständig steigende Konkurrenz im Fracht-Reedereigeschäft und die damit verbundene notwendige Konkurrenzfähigkeit führt darüber hinaus zu höheren Anforderungen an die exakte Solkurshaltung, die in erster Linie nur durch Erhöhung der Genauigkeit der Standortbestimmung gelöst werden kann. Dieser Forderung wird heute und in absehbarer Zeit nur die Satellitennaviga-

1973/74 wird in allen Seegebieten zu jeder Tages- und Nachtzeit bei allen Wetterbedingungen lückenlose Navigationsmöglichkeit bestehen.

Auf Grund der großen Reichweite der Aussendungen auf Langwelle (10,2 bzw. 13,6 kHz) von ungefähr 6000 Seemeilen sind in allen Seegebieten mindestens drei bzw. sogar vier Stationen zu empfangen. Zur Standortbestimmung wird im OMEGA-Empfänger automatisch ein Vergleich der Phasenmessung der Aussendung von zwei Stationen durchgeführt. Diese Meßwerte werden fortlaufend digital am OMEGA-Empfänger angezeigt, wobei sich diese Anzeige entsprechend der Fahrt des Schiffes verändert. Der Bedienungsaufwand des Empfängers ist sehr gering und beschränkt sich auf die Umschaltung zum Empfang der jeweiligen Stationspaare, da nur ein digitales Anzeigesystem das Ablesen der Hyperbelstandlinie gestattet.

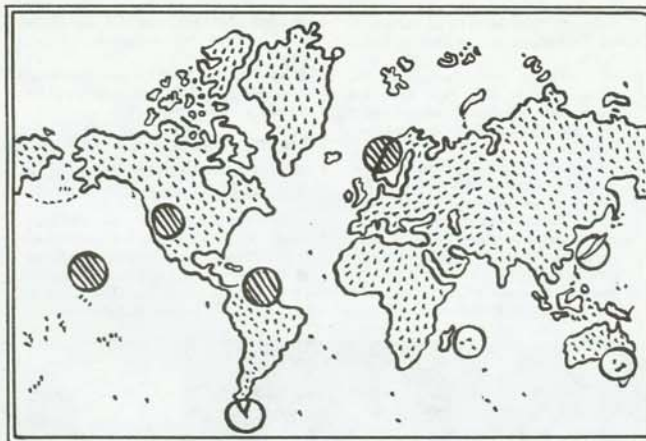
Bedingt durch die Beeinflussung der Wellenausbreitung auf Grund der unterschiedlichen Sonneneinstrahlungen müssen die Meßwerte anhand von Korrekturtabellen berichtigt werden. Die korrigierten Meßwerte liefern dann jeweils zwei sich in unterschiedlichen Winkeln kreuzende Hyperbelstandlinien. Spezielle OMEGA-Navigationskarten mit entsprechenden Hyperbeln ermöglichen direkt die Ermittlung der Schiffsposition in einer Zeit von weniger als zwei Minuten.

Die zu erzielende Genauigkeit der Positionsbestimmung ist abhängig vom Abstand zur Basislinie, d. h. der Verbindungslinie zwischen den jeweils zwei entsprechenden Sendestationen und dem Schnittwinkel der entsprechenden Hyperbeln.

In der Regel wird am Tage eine Genauigkeit von weniger als ± 1 Seemeile und nachts von ± 2 Seemeilen erzielt. Diese Werte sind durch Erprobungen in der Praxis auf einem DSR-Schiff in der Mittelamerika-Relation bestätigt worden. In diesem Zusammenhang wurde auch ermittelt, daß OMEGA-Positionen durchschnittlich um zwei bis drei Seemeilen genauer sind als astronomische Standortbestimmungen. Die mittels OMEGA zu erzielende Genauigkeit stellt somit auf hoher See eine wesentliche Verbesserung der Standortbestimmung dar und wird auch generell für die nächste Zukunft als ausreichend erachtet. In Verbindung mit Radar trägt das Funknavigationssystem OMEGA außerhalb der relativ geringen Überdeckungsgebiete mit DECCA selbst in Küstennähe ganz entscheidend zur Verringerung der Navigationsunsicherheit bei. Nach Fertigstellung des gesamten Systems im Jahre 1974 wird das OMEGA-System die Möglichkeit bieten, die Sicherheit auf See und die Rentabilität der Schifffahrt wesentlich zu erhöhen.

P. Volk,
wiss. Mitarb.
WFE

Standorte der OMEGA-Sendestationen



● Stationen in Betrieb

○ Stationen im Bau

Die Standortbestimmung nach astronomischen Navigationsmethoden auf hoher See ist sehr stark von den jeweils herrschenden Witterungsverhältnissen abhängig. Oft sind tagelang keine Gestirne sichtbar und die Standortbestimmung kann demzufolge nur durch sogenanntes Koppeln auf Grund von Kurs und Geschwindigkeit in bezug auf die letztmalig bekannte Position des Schiffes unter Berücksichtigung der Abschrift angenähert bestimmt werden. Durch fortlaufende Summierung der Navigationsgenauigkeiten nimmt die Navigationsunsicherheit besonders bei Landannäherung beträchtlich zu.

Die dadurch bedingte Abweichung vom optimalen Solkurs führt auf hoher See zur Verlängerung der Wegstrecke, verbunden mit Zeitverlust und zusätzlichem Brennstoffverbrauch sowie zu erschwerten Bedingungen bei evtl. notwendigen Hilfeleistungen.

tion und das im Aufbau befindliche Funknavigationssystem OMEGA gerecht. Der Kostenaufwand der Bordgerätekunde für die Satellitennavigation beträgt jedoch das acht- bis zehnfache gegenüber der des Funknavigationssystems OMEGA. Aus diesem Grunde dürfte in der Handelsschifffahrt, von Superschiffen abgesehen, im kommenden Jahrzehnt dem OMEGA-System die größere Perspektive einzuräumen sein.

Was ist OMEGA-Navigation?
OMEGA-Navigation ist ein Langwellen-Funknavigationssystem-Hyperbel-Verfahren mit ständiger Verfügbarkeit zur Schiffsortbestimmung in allen Seegebieten. Augenblicklich werden mit vier von insgesamt acht geplanten Sendestationen ungefähr ein Drittel der Erdoberfläche, d. h. fast der gesamte nördliche Teil, mit entsprechenden Funkhyperbeln bedeckt. Nach Fertigstellung der vier weiteren Stationen in den Jahren



Aus dem Wettbewerbsprogramm des BT 4

Kurs für Plan 1973 abgesteckt

Im Planjahr 1972 wurden von allen Angehörigen des Betriebsteiles 4 große Anstrengungen unternommen, um die im Wettbewerbsprogramm enthaltenen Zielstellungen zu erfüllen.

Besonders aktivierend wirkten in diesem Zusammenhang das 5. Plenum des ZK der SED mit den Maßnahmen zur Verwirklichung des sozialistischen Programms des VIII. Parteitag und der 8. FDGB-Kongreß, der für die Führung des sozialistischen Wettbewerbs neue Maßstäbe gesetzt hat.

So konnte 1972 infolge Einbeziehung des sozialistischen Wettbewerbs in die Führungs- und Leitungstätigkeit und auf Grund der bewußten und aktiven Teilnahme der Mehrheit der BT-Angehörigen am Wettbewerb der Plan der Warenproduktion (ohne Gegenplan) mit etwa 108,8 Prozent erfüllt werden.

Die gute Planerfüllung 1972 ist ein Verdienst all unserer Kollegen, wobei auch die Arbeit mit den Haushaltsbüchern keine unwesentliche Rolle spielt. Ein weiterer wichtiger Faktor war die Einbeziehung unserer Kollektive in den Kampf um die Erringung des Staatstitels „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“.

Von 25 Kollektiven befinden sich seit 31. Dezember 1972 – 24 Kollektive im Titelkampf, das sind 97 Prozent unserer BT-Angehörigen, während MS „Havel“ im Jahre 1972 überwiegend an den Betriebsteil 1 ohne Besatzung verchartert war und MS „Saale“ als Schülerschlepper ebenfalls noch nicht am Titelkampf teilnimmt, da die Besatzung nach Beendigung der Schule auf andere Schlepper umgesetzt wird.

Auch im Neuerwerbswesen konnten im Jahre 1972 gute Erfolge erzielt werden.

Höhere Ziele für 1973

Diese gute Wettbewerbsatmosphäre wollen wir beibehalten, wenn nicht noch verbessern, und so stellen wir für das Jahr 1973 das Wettbewerbsprogramm wieder unter die Losung:

„Planmäßig produzieren – klug rationalisieren – uns allen zum Nutzen.“

Kollision vor der Mole Warnemünde

In den Abendstunden des 2. Januar 1973 kollidierten im dichten Nebel das liberianische Motorschiff „Ghent“ mit dem Trawler „Bitterfeld“ des Fischkombinates Rostock. Im Bereich der Reede Warnemünde – außerhalb des Fahrwassers – wurde die „Ghent“ mit dem Vorschiff auf Grund aufgesetzt, um ein Sinken des Schiffes durch das eingedrungene Wasser im Laderaum 2 zu verhindern.

In hervorragender kooperativer Leistung der Betriebsteile 2, 3 und 4 des VEB Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei sowie der Feuerwehr, unter der Leitung der Bergungsspezialisten vom Betriebsteil 3 konnte der Havarist in fast 36stündiger ununterbrochener harter Arbeit abgedichtet, leergepumpt und im schwimmfähigen Zustand zum Überseehafen geschleppt werden.

Die Schiffsleitung des MS „Ghent“ brachte nach Abschluß der Bergungsarbeiten ihren Dank für die sofort geleistete Hilfe in bewegten Worten zum Ausdruck.

Meyer
Ltr. d. Prod.-Abt. Bergung

Grundlage des Wettbewerbsprogramms des Betriebsteiles ist die Wettbewerbskonzeption des Betriebes. So wollen wir auch im Planjahr 1973 alles daransetzen

- den Leistungsplan zu erfüllen und überzufüllen,
- ständig die Kostendynamik zu beobachten mit dem Ziel, die Kosten weiterhin zu senken und besonders die Einhaltung des Reparaturfonds und des Lohnfonds gewährleisten,
- die Arbeitsorganisation weiterhin zu verbessern, um die Grundmittel optimal auszulasten (der 24-Std.-Betrieb ist weiter auszubauen),
- die Arbeit mit den Haushaltsbüchern entsprechend der hierfür vorliegenden Ordnung ist weiter zu verbessern,
- an betrieblicherseits organisierten Schulungen und Lehrgängen wollen wir teilnehmen, um unser Wissen für den Arbeitsplatz und darüber hinaus ständig zu erweitern,
- der Betriebsteil 4 setzt sich das Ziel, anlässlich des 1. Mai 73, dem internationalen Kampftag der Werktätigen, den Kampf um den Titel „Betriebsteil der sozialistischen Arbeit“ aufzunehmen.

Bei den Hauptkennziffern der Wettbewerbsabrechnung geht es um die

- Übererfüllung der Kennziffer: Warenproduktion um 0,5 Prozent,
- das Kostenniveau des Jahres 1972 auch im Planjahr 1973 zu halten,
- die Einhaltung der geplanten Lohnfonds,
- die Erhöhung der Arbeitsproduktivität gegenüber dem Plan 1972 um 0,8 Prozent durch optimalen Einsatz der Grundmittel und der Arbeitskräfte,
- Aufbauend auf die Ergebnisse in der Neuerwerbsbewegung des Jahres 1972 geben wir uns für das Jahr 1973 folgende Zielstellungen: Plan 1973 Zahl der Verbesserungsvorschläge 56, ökonomischer Nutzen TM 130,0

davon:

Bereich Warnemünde: 28, Stralsund 15, Wismar 10, BT-Verwaltung 3.

Sonstige Wettbewerbsziele

- Jeder Betriebsangehörige des BT 4 beteiligt sich mit 15 Prozent seines monatlichen FDGB-Beitrages am Solidaritätsaufkommen.
- Alle Kollektive des BT 4 arbeiten mit dem Haushaltsbuch und führen die Wettbewerbsabrechnungen korrekt und zu den gestellten Terminen durch.
- Die Zielstellung des Jahres 1972, ca. 16 000.– bis 18 000.– Eigenreparaturstunden abzurechnen, wird voraussichtlich mit ca. 14 000 Std. realisiert. Für das Jahr 1973 geben wir uns als Zielstellung, ca. 15 000 Eigenreparaturstunden zu leisten. Die ordnungsgemäße monatliche Meldung an die Gruppe BT-Technik muß gewährleistet sein.
- Jedes Kollektiv muß bestrebt sein, Ausfälle infolge Havarien gegenüber 1972 weiterhin zu senken.
- Durch eine ständige Verbesserung der Produktionsvorbereitung ist zu sichern, daß 1973 mindestens 80–85 Prozent unserer Leistungen durch Verträge und Vereinbarungen gebunden sind.
- Die Erhöhung bzw. der Ausbau von Patenschaftsbeziehungen zu Schulklassen oder zu Produktionskollektiven bleibt weiterhin Bestandteil der Wettbewerbs- bzw. Titelkampfprogramme.
- Größere Aufmerksamkeit ist im Jahre 1973 den persönlich-schöpferischen Plänen zu schenken.
- Der Betriebsteil verpflichtet sich bis 1973 – 60 Prozent der in Frage kommenden BT-Angehörigen für die freiwillige Zusatzrentenversicherung zu werben.
- Die im BKV 1973 für den Betriebsteil 4 festgelegten Aufgaben und Verpflichtungen werden eingehalten.

Hauptaufgaben der sozialistischen Rationalisierung

Die Hauptaufgaben der sozialistischen Rationalisierung nehmen einen sehr wichtigen Platz im Wettbewerb ein. Die bestehende Arbeitsgemeinschaft unter Federführung des Direktors W soll auch 1973 an der Aufgabenstellung

effektive Arbeitsorganisation sowie Kostensenkung für Lotsleistungen im Bereich „Stralsund“ weiter arbeiten.

Unter Beachtung und Berücksichtigung aller anstehenden wichtigen Faktoren soll eine weitere Kosteneinsparung von ca. 10000 TM erreicht werden. Ab 1.1. 1973 wird zur Einsparung manueller Bearbeitungszeit, zur Vermeidung von Berechnungsfehlern und im Interesse der besseren zeitlichen Ausnutzung der Schleppkapazität ein Festprestarif eingeführt.

Der 24-Std.-Betrieb wird mit den vorhandenen Arbeitskräften weiter ausgedehnt durch Rationalisierungsmaßnahmen in den einzelnen Bereichen.

Zur Vereinfachung der Abrechnung der Lotsleistungen sind Voraussetzungen zu schaffen, die die Einführung eines Festprestarifes beinhalten.

Prognostische Einschätzung der Entwicklung des Lotswesens im Rahmen der Seewirtschaft.

Schaffung von Ausweichmöglichkeiten für den Schiffsverkehr während der Vertiefungsarbeiten im Seekanal.

Weitere Durchsetzung und Stabilisierung des 15tägigen Wachsystems im Lotsenbereich Stralsund (außer Saßnitz).

Führung von Untersuchungen mit dem Ziel, die offizielle Lotszeit für den Hafen Saßnitz zu reduzieren.

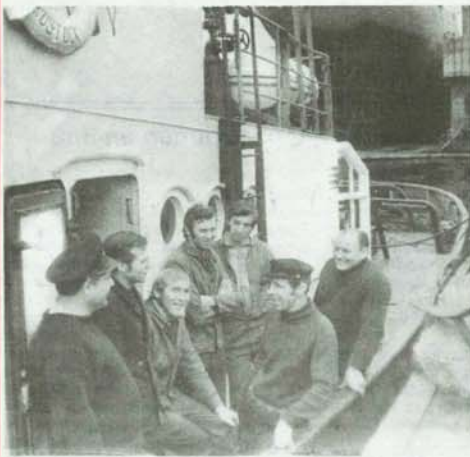
Es ist nach weiteren Möglichkeiten zu suchen, besonders im Produktionsbereich Wismar, die Arbeitskräfte so einzusetzen, daß Arbeitsort gleich Wohnort bzw. nähere Umgebung ist.

Wettbewerbsauswertung

Die Kontrolle über die Einhaltung der im Wettbewerbsprogramm enthaltenen Punkte sowie die Auswertung wird durch die Wettbewerbskommission des Betriebsteiles 4 vorgenommen.

Die Auswertungsbogen der Haushaltsbuchführung sowie weitere Wettbewerbsbewertungskriterien gehen allen Kollektiven zu.

Die Auswertung der Wettbewerbsergebnisse der Kollektive und Ermittlungen der Wettbewerbsieger erfolgt quartalsweise.



Um die volle Auslastung der Grundmittel geht es den Schlepperbesatzungen der „Peez“ (Foto links) und „Langenort“. Deshalb heißt es auch für sie, rund um die Uhr im Einsatz zu sein. Dabei bilden Feiertage keine Ausnahme. Kapitän Klaus Katzeck, der zur Zeit mit seiner Besatzung auf dem Schlepper „Peez“ fährt, konnte uns berichten, daß sie auch Silvester für die Aufrechterhaltung des Schiffsverkehrs sorgten. An der Bergung der kollidierten „Ghent“ waren außer den Schleppern „Rassow“ und „Krummendorf“ auch die beiden Schlepper „Peez“ und „Langenort“ beteiligt.





In Lütten Klein wird Boxsport „groß geschrieben“

Für viele unserer Matrosenlehrlinge im Lütten Kleiner Internat der Betriebsschule ist die Sportausübung an den festgelegten Trainingsabenden schon zu einem Bedürfnis geworden, und ständig werden es mehr Lehrlinge, die die Trainingsstätten besuchen und Sport treiben. Sportliche Betätigung wird aber von den Schülern und Pädagogen in Lütten Klein nicht nur als Bestandteil der sinnvollen Freizeitbeschäftigung, sondern auch als Ausdruck der Wehrbereitschaft verstanden und geht parallel mit der Sorge aller Pädagogen um die Entwicklung und Herausbildung sozialistischer Persönlichkeiten einher, denn der Sport hilft positive Charaktereigenschaften formen und fördern. So unterschiedlich die Sportarten auch sein mögen, die man in Lütten Klein trainiert. Um die Erreichung dieses Erziehungszieles bemüht sich der Erzieher, der die Fußballer und Tischtennisspieler betreut, genau so, wie der lfd. Erzieher, Gen. Braun, der die Judokas unter seine Fittiche genommen hat, und auch der Sportlehrer der Betriebsschule, Gen. Wessel, ist bei der Anleitung der Volley-, Handballer und Leichtathleten ebenso bemüht. Besonders lebendig ist dieser Gedanke aber auch bei den Faustkämpfern, deren kleine „verschworene“ Gemeinschaft heute 43 Mitglieder zählt und die allmählich auch zu einem Anziehungspunkt für viele Jungen aus dem Lütten Kleiner Wohngebiet und deren polytechnischen Oberschulen wurde.

Dabei war es sehr schwer, den Boxsport im Lütten Kleiner Internat hei-

mischen zu machen. Obwohl der damalige Leiter des Internats, Gen. Dipl.-Gesellschaftswissenschaftler Rohde, für das Vorhaben offene Ohren hatte und es unterstützte. Am 23. Jahrestag der Republik begannen sieben Jungen mit dem Training. Es mußte auf dem etwa fünf km vom Internat entfernt liegenden Traditionsschiff an den Wochenenden durchgeführt werden. Zu anderen Zeiten stand die dortige Halle nicht zur Verfügung. Da hieß es jeden Sonnabend/Sonntagabend, die Freizeit beim Training zu verbringen.

Aber „wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg“. Bereits im folgenden Januar konnte ein erster Vergleichskampf gegen eine kombinierte Staffel der Flottenschule der Volksmarine Stralsund und Dynamo Rostock ausgetragen werden. Es folgten andere Vergleiche, wie die gegen eine Auswahl des Kreisfachausschusses Rostock (die aus fünf Gemeinschaften gebildet war) und gegen die BSG „Aktivist“ Grimmen.

Wenn auch viel Lehrgeld gezahlt werden mußte und noch kein völlig überzeugender Mannschaftssieg glückte, so schnitt unsere Boxstaffel immer ehrenvoll ab und vertrat unsere Betriebsschule würdig.

Inzwischen sind die Blauen Jungs, deren Kampfdreß die Farben unserer Reederei, „blau-rot“ sind, zu einer viel beachteten Mannschaft im Bezirksmaßstab geworden. Im Präsidium des Deutschen Boxverbandes der DDR beobachtet man das Lütten Kleiner Experiment sehr sorgfältig. Gilt doch dem Lehrlingssport das besondere Augenmerk des DTSB. Bisher gibt es in der Republik noch kein Beispiel dafür, daß eine „reine“ Lehrlingsstaffel derart auf sich aufmerksam machen konnte und in das Wettkampfgeschehen eingriff. Dabei muß die Tatsache besonders betrachtet werden, daß für die Wettkampfreife eines Boxsportlers etwa ein Jahr international gerechnet und veranschlagt wird. Wie ist nun die Situation?

Mit Ende des Schuljahres 1971/72 und dem damit verbundenen Ende ihrer Ausbildung verließen viele der besten Jungen, die von Anfang an zum Boxen kamen, unsere Schule, um ihren Ehrendienst in der NVA anzutreten. In diesem Zusammenhang sei an Winfried Horn, Lothar Hertsch und Dietmar Kalkbrenner und viele andere gedacht.

Diese Lücke konnte noch nicht wettgemacht werden. Zumindest inzwischen



Dynamisch im Ring und an den „Tatzen“: Hans-Hermann Bruhs – einer der Stützen unserer Boxstaffel. Fotos: Ch. Devantier

schon „2 VM-Törns“ ihre landseitige Ausbildung beendeten und an Bord aufstiegen. Bei der Dauer von sechs Monaten der landseitigen Ausbildung der VM-Klassen ist überhaupt mit diesen Jungen nur wenig zu rechnen. Obwohl gerade ihre Sportbegeisterung immer groß ist und sie auch immer begeistert mitmachen. Dann bekamen gerade die Boxer, die als erste Sportart die BS in öffentlichen Vergleichskämpfen repräsentierten, bis heute keine Trainingszeiten in der neubauten Lütten Kleiner Sporthalle.

Man trainierte im Freien und war auf das Wetter angewiesen. Erst kürzlich bekamen die Jungen vom Übungsleiter Engel einen größeren Klassenraum zu Trainingszwecken zur Verfügung gestellt.

43 Jungen aus allen vier Bereichen des Internats zieht es zum Boxen, und wenn auch Bootsdienstzeiten und Schichtarbeit Schwierigkeiten bereiten, „die Fäuste fliegen“ in Lütten Klein.

Dieser Sportbetrieb findet auch im Wohngebiet Resonanz. Auch von hier kommen Jungen zum Training, wie zum Beispiel jetzt der 2-fache DDR-Juniorenmeister und Spartakiadesieger Glaser, der zusammen mit Staffelpkapitän Norbert Lübke und solchen Kämpfern wie „Kampfmachine“ Alfred Debnar, Christian Böhl und Eckhart Schöpfe heute den Kern der Staffel bildet und vielen Anfängern das Boxen lehrt.

Der Bezirkstrainer des Boxverbandes, Sportfreund Uwe Behrend, schlug ihnen jetzt vor, eine Schülerabteilung anzugliedern. Schüler der polytechnischen Oberschulen aus dem Neubaugebiet Lütten Klein sollen ihr angehören. Einladungen zu Boxturnieren gab es bereits genug, jedoch stoßen die Wett-

kämpfpläne auf einige Hindernisse. Als Mitglied einer Arbeitsgemeinschaft – dem jetzigen Statuts entsprechend – sind unsere Jungen nur zeitweise startbereit.

Die Gründung unserer Schulsportgemeinschaft steht immer noch aus. Mit ihrer Gründung wären alle unsere Lehrlinge in ihren jeweiligen Sportverbänden voll startbereit. Jetzt lastet auch zu den vielen anderen Sorgen, um Trainingsgeräte, Hallenzeiten usw., noch diese Sorge auf den Übungsleitern und Verantwortlichen.

Es mutet etwas sonderbar an, daß diese Frage, die die Schulleitung der BS lösen muß, schon mehrere Monate zurückgestellt wurde, obwohl sie doch ein zwingendes gesellschaftliches Erfordernis darstellt. Insgesamt gesehen sind die Boxsportler unserer Schule aber sehr optimistisch. Es scheint ein Wessenszug bei ihnen zu sein. Denn neben Technik, Härte und Kondition wird ihnen eine optimistische, lebensbejahende, parteilergreifende Geisteshaltung anvertraut, und es ist wohl nicht gerade zufällig, daß viele der Jungen, die täglich die Boxhandschuhe anziehen, zu den leistungsmäßig stärksten und besten Schülern gehören.

Sahen wir doch bei einem Besuch in Lütten Klein den Leiter und die Mitglieder des Zentralen FDJ-Heimaktivs Heiko Scholz, Eckhart Schöpfe, Jürgen Schilling sowie viele Leitungsmitglieder der verschiedenen FDJ-Gruppen, dabei auch den stellvertretenden FDJ-Sekretär der Klasse VMA 2 a, Werner Maaß, die unter Anleitung des Parteigruppenorganisators der Klasse VMA 3c, Sportfreund Norbert Lübke, beim Training waren.

Hasso Engel



Werner Maaß – ein vorbildlicher Lehrling und eine Boxhoffnung unserer Schule

Wettbewerbsaufruf an alle Reservisten

Die Reservisten des VEB Deutsche Seereederei Rostock haben sich dem Wettbewerbsaufruf „Kampfkurs X – wachsam und gefechtsbereit!“ des VEB Mansfeld-Kombinat „Wilhelm Pieck“ angeschlossen. Von den Beschlüssen des VIII. Parteitag der SED und des 8. FDGB-Kongresses ausgehend, orientieren die Mansfeld-Reservisten darauf, unsere DDR als untrennbaren Bestandteil der sozialistischen Staatengemeinschaft weiter zu stärken. Im Aufruf an die Reservisten der DSR heißt es u. a.:

Wir sind uns auch bewußt, daß unsere militärpolitischen und militärfachlichen Kenntnisse und Erfahrungen, die wir in der NVA erworben haben, nicht ungenutzt bleiben dürfen. Deshalb wollen wir sie durch weiteres Studieren und Lernen festigen und bei der wehrpolitischen Erziehung der Jugend, der Gewinnung des militärischen Berufsnachwuchses und von Längerdienenden, ihrer Betreuung und Vorberei-

tung auf den Wehrdienst, bei unserer Mitarbeit in der GST, den Kampfgruppen und der Zivilverteidigung weiter zielstrebig anwenden.

Wir richten unsere militärpolitische Tätigkeit anläßlich der X. Weltfestspiele der Jugend und Studenten in Berlin besonders auf die Erhöhung der Verteidigungsbereitschaft der Jugend. Wir werden die revolutionären Traditionen in Ehren halten. Sie sind uns Reservisten der NVA Verpflichtung und Ansporn zugleich, unsere ganze Kraft, unser Wissen und Können für die Gestaltung und Verteidigung des Sozialismus einzusetzen.

Aus diesen Erkenntnissen heraus folgen wir dem Wettbewerbsaufruf der Mansfeld-Reservisten und kämpfen gemeinsam auf unseren Handelsschiffen und in den Landbereichen um achtungswürdige Ergebnisse im Reservistenwettbewerb. Die Wettbewerbsrichtlinien sind allen Reservistenkollektiven zugewandt und beinhalten die

Kern- und Schwerpunkte. Diese Schwerpunkte können beliebig, entsprechend der spezifischen Belange der einzelnen Objekte und Direktionsbereiche erweitert bzw. ergänzt werden. Entscheidend soll dabei die Abrechenbarkeit und der Nachweis sein.

Wir rufen euch auf:

Macht den 125. Jahrestag des „Manifestes der Kommunistischen Partei“ und der bürgerlichen demokratischen Revolution von 1848 sowie die 1973 in Berlin stattfindenden „X. Weltfestspiele der Jugend und Studenten“ zu politischen Höhepunkten im Reservistenwettbewerb.

Erarbeitet auf der Grundlage der Wettbewerbsrichtlinien im Einvernehmen mit der Leitung des Objektes bzw. Bereiches und der jeweiligen Gewerkschaftsleitung unter Führung der Parteiorganisationen abrechenbare Ergebnisse und informiert von den Schiffsreservisten-Kollektiven den



jeweiligen Leiter des Reservistenkollektivs im Flottenbereich.

Der Tätigkeitsnachweis der Reservistenkollektive in den Landbereichen ist gleichfalls den genannten Leitern der Reservistenkollektive zu erbringen. Genossen Reservisten! Beginnen wir den Wettbewerb ohne Zeitverlust. Die nachweisbaren Taten sollen entscheiden, wer zu den Besten zählen wird. Vorwärts zu neuen und noch besseren Erfolgen!

IN DER CHRONIK UNSERER SEEFAHRT GEBLÄTTERT

**Aus den Aufbaujahren
der DSR**

Einer der ersten Direktoren

Am 6. Januar 1973 wurde Wilhelm Knapp 75 Jahre alt.

Seit er 1919 Mitglied der Kommunistischen Partei wurde, stand sein ganzes Leben im Zeichen des Kampfes für die Befreiung der Arbeiterklasse und für den Aufbau des Sozialismus.

Als „Papa Knapp“ ging er auch ein in die junge Geschichte der Handelsflotte der DDR. Anfang des Jahres 1955 übernahm er als Direktor den noch in der Aufbauphase befindlichen Reedereibetrieb in Rostock. „Wir befeuerten unsere Dampfer „Rostock“ und „Wismar“ noch mit Kohle“, erzählt Wilhelm Knapp, „als wir unser erstes Schiff, den Dampfer „Vorwärts“ bereits außer Dienst stellen mußten, denn er war mit 50 Jahren auf dem Buckel nicht mehr „ganz neu“. Am 15. Mai 1955 übergab ich den „Veteran“ feierlich an die Pionierorganisation. Die Pioniere antworteten: „Wir werden mithelfen, da für ein neues Schiff für unsere Flotte zu bauen.“ Eineinhalb Millionen Mark waren ihr Beitrag für den Dampfer „Thälmann-Pionier“, der immerhin schon mit Ölfuehrung ausgestattet war.“

Genosse Knapp betrachtete den Beschluß der Partei zur Schaffung einer eigenen Handelsflotte als persönlichen Parteauftrag. Unter seiner Leitung wurden die ersten Schiffe des Typs IV und die ersten Küstenmotorschiffe in Dienst gestellt. Wilhelm Knapp erinnert sich noch gut an den schweren Anfang: Es fehlten Schiffe, Seeleute, Erfahrungen, Räumlichkeiten für die Verwaltung und noch vieles andere.

Genosse Knapp als Kommunist und Kämpfer gegen den Faschismus ließ sich jedoch von Schwierigkeiten nicht entmutigen. Gerade in dieser Zeit begann sich die Seefahrt zwischen der DDR und der Sowjetunion zu entwickeln. Erste Handelskontakte im Levanterraum wurden erschlossen. Um ein einheitliches Auftreten unserer Seeleute im Ausland bemüht, setzte Wilhelm Knapp die Uniformordnung durch.

An Vietnam

Du, Vietnam, wir kämpfen mit Dir,
wir kämpfen mit unseren Waffen.
Wir wollen Dir sagen, daß Solidarität
Dir immer und stets zur Seite steht,
was auch geschehen mag.
Wir kämpfen mit Dir, Vietnam.

Du, Vietnam, wir freuen uns mit Dir,
wir freuen uns über den Tag,
wenn der Ami verjagt, wenn der
Feind ist bezwungen,
wenn endlich wurde der Frieden er-
rungen.
Dann wird es hell in Deinem Land,
dann freuen wir uns mit Dir, Vietnam.

Waltraud Schröder
Gew.-Gruppe FAO



Genosse Wilhelm Knapp

Viele Fahrten und Verwaltungshäfen der Handelsflotte denken noch heute voll Dankbarkeit an das Wirken des Genossen Knapp, der ihnen als wirklicher politischer Erzieher zeigte, wie sozialistisch geleitet wird und ihnen wesentliche Anstöße für ihre künftige Entwicklung vermittelte.

Im Jahre 1956 gab es 230 jugendliche Betriebsangehörige. Dem Jugendförderungsplan wurde eine große Bedeutung beigemessen. Die FDJ war ein tatkräftiger Mitgestalter beim Aufbau unserer jungen Handelsflotte. Unter Leitung ihres FDJ-Sekretärs Manfred Schild wurden die vielfältigen Probleme offen und kritisch angesprochen und viele Beschlüsse für die Unterstützung der Planerfüllung und die Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen durchgesetzt. Viele der damaligen aktiven Jugendfreunde fahren heute als Kapitäne und Offiziere auf unseren Schiffen.

Sehr viel Kraft wurde in diesen Jahren darauf verwandt, die Lehrlingsausbildung entsprechend der Perspektive der Handelsschiffahrt zu verbessern. Alle Initiativen zur Schaffung einer Matrosenschule scheiterten, und erst die Lehr- und Ausbildungsschiffe brachten eine gewisse Regelung.

Groß waren die Anstrengungen zur Gewinnung von seefahrendem Personal. Überall in der Republik wurde geworben. Die neuen Besatzungen für die in Dienst zu stellenden Schiffe wurden vor dem Einsatz zu 8- bis 10tägigen Lehrgängen zusammengefaßt, wo sie in politischen, ökonomischen und gewerkschaftlichen Fragen geschult und auf die Bordzeit vorbereitet wurden.

Bei Rückkehr eines Schiffes in einen heimatischen Hafen gingen neben dem Makler und technischen Leiter auch der Direktor zur Begrüßung an Bord. Er berichtete in einer kurzen Versammlung über die wesentlichen Geschehnisse in der Heimat und besprach mit dem Besatzungskollektiv ihre Sorgen.

Für die ständig anwachsende Belegschaft ergab sich die Notwendigkeit, Wohnungen zu beschaffen. 1955 übergab Gen. Knapp dem Oberbürgermeister den ersten Wohnraumbeschaffungsplan für die DSR.

Die Seeschiffahrt der DDR war seinerzeit zunächst durch die Trampschiffahrt gekennzeichnet. Anfang

Januar 1956 konnte der erste Liniendienst mit Finnland aufgenommen werden, und im Oktober wurden feste Vereinbarungen mit Holland und Belgien getroffen.

Wilhelm Knapp erzählt von der Feier anlässlich der Einrichtung dieses Liniendienstes: „Unter den zahlreichen Gästen waren der Oberbürgermeister von Antwerpen und offizielle Vertreter der Stadtverwaltungen der Hafenstädte. Trotz intensiver westdeutscher Hetze wehte die DDR-Flagge neben der Flagge Belgiens. Beim Erklären unserer Nationalhymne erhoben sich die Gäste von den Plätzen. Das war damals für uns ein aufregendes Erlebnis.“

Gegenwärtig verwendet Genosse Knapp viele Stunden seiner Zeit, um beim Schreiben der Geschichten unserer Handelsflotte mitzuhelfen. Seine Aufzeichnungen und Erinnerungen werden dazu beitragen, die Aufbaujahre nicht zu vergessen.

Hildegard Gerlach



Übergabe der Wanderfahne 1955 Genosse Wilhelm Knapp, (Bildmitte), der sich in leitenden Funktionen der Partei, des Staates und der Wirtschaft viele Verdienste erwarb, wurde im Dezember 1972 durch die Verleihung des Vaterländischen Verdienstordens in Gold geehrt.

Neues aus der BÜCHERKISTE

Das Bemühen der Frauen der Gewerkschaftsbibliothek der DSR zum 50. Jahrestag der UdSSR besteht darin, die Seeleute mit der sowjetischen Literatur vertraut zu machen. Beim Packen der Bücherkisten sorgen sie dafür, daß auch stets einige Bücher sowjetischer Schriftsteller darin zu finden sind. Eines dieser Bücher ist der utopische Roman „Menschen wie Götter“ von Sergej Snegow. Hier eine kleine „Kostprobe“ aus dem Inhalt:

Eli, Monteur künstlicher Sonnen, Raumfahrtsekretär und Admiral einer Flotte großräumiger Sternflugzeuge, erzählt seine Abenteuer. Das sind Geschichten im Reich der alltäglich gewordenen Unwahrscheinlichkeiten.

Sphärenmusik wird in Spezialräumen aufgeführt, denn man hört nicht nur, sondern nimmt aktiv an

dieser Musik teil, die betäubt, sengt, vereist und blendet. Moose strahlen Magnetwellen aus, die als Sprache entschlüsselt werden. Technische Vollkommenheit vermittelt Gespräche mit Fischen, Engeln und anderen Exoten. Auf dem künstlichen Planeten Ora stellen sich kosmische Lebensformen vor: fluoreszierende Schlangen mit einer ausdrucksvollen Augensprache, gigantische Spinnen, die mit radioaktiven Stoffen Bilder malen. Aber in ihren Köpfen spuken unheimliche Tagträume. Im Sternbild der Plejaden müssen demnach blutige Fehden stattgefunden haben. Interstellare Solidarität muß harte Bewährungsproben bestehen, denn die Vertreter des fünften Jahrhunderts der kommunistischen Weltära betrachten es als Selbstverständlichkeit, allen vernunftbegabten Wesen der Galaxis zu helfen. Raumkreuzer ent-

decken während ihres ersten Vorstoßes Bilder grauenhafter Zerstörung auf fernen Planeten, werden in Kämpfe verwickelt, in denen die Bilder der Spinnenwesen Gestalt gewinnen: Gebilde aus Metallblöcken, Kondensatoren, Gravitationsherzen und Muskelgewebe stehen ihnen gegenüber.

Im Strudel sich überstürzender Ereignisse gerät Ellis Freund Andre in die Hände dieser mysteriösen Wesen.

Wird er technische Geheimnisse preisgeben und somit die Flotte blinder Zerstörung ausliefern? In einer dramatischen zweiten Expedition, die direkt ins Zentrum der ungewöhnlichen Mensch-Maschine-Wesen führt, erfolgen verwirrende Enthüllungen und überraschende Wendungen, die zur Auflösung aller Rätsel führen.

Wir wollen uns würdig erweisen

„Die Tat jedes einzelnen fällt ins Gewicht!“ Diese Worte aus dem Beschluß der 4. Tagung des Zentralrates der FDJ waren für uns Anlaß zur zielgerichteten Arbeit an der Vorbereitung der X. Weltfestspiele.

Die Kraft jedes einzelnen, vereint im Kollektiv, bildet eine Macht im Kampf aller fortschrittlichen Menschen für Frieden und Entwicklung des Sozialismus und ein festes Bollwerk gegen Imperialismus und Ausbeutung.

Mit unseren Taten wollen wir die X. Weltfestspiele nicht nur materiell, sondern auch ideologisch unterstützen.

In der I. Etappe zur Vorbereitung der X. Weltfestspiele konnten wir in Müransk durch Museumsbesuch, Fußballspiel und Busfahrt unsere Freundschaft und die Beziehungen zur SU vertiefen.

197 Stunden wurden im Rahmen von Festivalsubbotniks für die Finanzierung

der X. Weltfestspiele geleistet. 45,00 Mark, der Erlös eines Preisschießens, wurde auch auf das Festivalkonto überwiesen.

Das kulturelle Leben an Bord gestalteten wir durch Preisskat, Bordfeste, Preisschießen, Barabende, Tischtennisturnier und ein Sportfest im Sinne der Olympischen Spiele recht abwechslungsreich.

Das FDJ-Lehrjahr wurde im Rahmen interessanter Foren durchgeführt. Das Reservistenkollektiv bildete sich neu und begann seine Arbeit.

Zu Beginn der II. Etappe waren die Wahlen und die persönlichen-politischen Gespräche Höhepunkt. Hier erarbeiteten wir noch einmal ein umfangreiches Kampfpogramm zur wirkungsvollen Unterstützung der X. Weltfestspiele. Wir beschloßen, als finanzielle Hilfe für die Weltfestspiele keine einfachen Spenden zu leisten, sondern durch echte Festivalsubbotniks, die auch für uns von Nutzen sind, wertvollere Unterstützung zu geben. Das war auch Inhalt von 13 der 22 übernommenen Festivalaufträge. So ist bis heute die Zahl der geleisteten Stunden auf über 240 angestiegen.

Durch Aufdeckung noch vorhandener Reserven sollen gleichfalls Mittel zur Finanzierung der X. Weltfestspiele gewonnen werden.

Durch verstärkte Mitarbeit im Neuererwesen wollen wir als Jugendgruppe aktiven Anteil an der Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord haben. Zwei Vorschläge sind bereits im Neuererkollektiv befürwortet worden.

Mit guter und zielstrebigem Arbeit wollen wir uns der Ehrenurkunde des Zentralrates der FDJ würdig erweisen und damit einen wirkungsvollen Beitrag bei der Verwirklichung der Beschlüsse des VIII. Parteitag der SED und des 9. Parlaments der FDJ leisten.

Unser Festivalbuch soll Zeugnis von allen Initiativen geben.

Frieder Schröter,
FDJ-Sekretär



Bei einem Festivalsubbotnik von vier Tagen wurden auf dem MT „Merseburg“ zehn Tonnen Buntmetall für die Schrottaktion zur Verfügung gestellt. Die Matrosen Kurt Hein (l.) und Peter Gruber nehmen Ersatzteile an Bord. Foto: M. Lang

Vier Kollektive berichten über ihre Vorbereitung

Die FDJ-Leitungssitzungen auf den MS „Blankenburg“, MS „L. Hermann“ MS „Boizenburg“ und MS „Eilenburg“ werden regelmäßig durchgeführt und haben eine gute Qualität. Die FDJler sind stets bemüht, in ihren Leitungssitzungen die Probleme der Grundorganisation und auch politische Probleme zu klären. Sie bilden sich einen gemeinsamen Standpunkt und vertreten ihn auch in den Mitgliederversammlungen. Die Jugendfreunde bringen konkrete Aufgaben und Initiativen mit in die Mitgliederversammlung. So wurden auf dem MS „Eilenburg“ in der Aktion Material-

ökonomie 12 404 Mark aufgedeckt. Die Neuererbewegung nahm auf allen Schiffen einen bedeutenden Aufschwung. Es muß aber trotzdem eingeschränkt werden, daß Jugendfreunde am Neuererwesen noch ungenügend aktiv teilnehmen. Ferner machten sich die Freunde vom MS „Eilenburg“ Gedanken, welche Einrichtungsmöglichkeiten für ein Sportdeck auf Typ XD bestehen. Die Jugendfreunde dieser 4 Grundorganisationen beteiligten sich außerdem aktiv an Solidaritätsaktionen für das um seine Freiheit kämpfende Volk von Vietnam.



Frieder Schröter, FDJ-Sekretär vom MT „Eisenhüttenstadt“

Begegnungen auf See

Unsere FDJ-Gruppe vom MS „Zschopau“ stellte wieder etwas auf die Beine.

Nach einigen Diskussionen war es dann auf der Reede von Latakia soweit. Ein sowjetisches Schulschiff „Prof. Muijajew“, lag neben uns, da schickten wir eine Abordnung hinüber und luden einige Besatzungsmitglieder ein. Überall herrschte Vorbereitungsstimmung, es wurde gemalt und gehämmert. Besonderen Dank gilt dem Jugendfreund Werner für seine Anfertigung der Plakate.

Nach langem Probieren wurde auch das Platzproblem geklärt. Seemannisch perfekt wurden Netze angebracht. Traditionell brachte dann der Elektriker eine bunte Lampenkette an, und das Bootsdeck machte einen stimmungsvollen Eindruck. In letzter Minute wurde noch der Grill aufgestellt. Nun konnte es losgehen. Punkt acht Uhr hörte man das Thylon eines Schleppers und unsere sowjetischen Freunde kamen an Bord unseres Schiffes.

Als endlich alle Platz gefunden hatten, wurde das Fest von unserem FDJ-Sekretär eröffnet. Nachdem unser Kapitän seine Ansprache gehalten hatte und die Gläser gefüllt wurden, kamen die Gespräche mit unseren Freunden in Gang, und die anfängliche Zurückhaltung wich. Wir mußten dabei die traurige Feststellung machen, daß unser „Russisch“ mehr als dürftig ist. Nur gut, daß fast alle etwas Englisch und die Zeichensprache beherrschten. Unter dem Schild „Wildbrett und Pelle“ hat unser Koch feierlich das Feuer im Grill entfacht. Die Würste, die auf dem Grill gebraten wurden, waren vorzüglich. In diesem Zusammenhang sei dem Koch und dem Bäcker, die hierfür Brötchen gebacken haben, gedankt.

Nach dem Essen wurde zum sportlichen Ausgleich ein Bogenschießen veranstaltet. Beim Bogenschießen wirkten alle mit außerordentlichem Interesse mit, dabei wurden gute Ergebnisse erzielt. Unser Bord-

fest erreichte seinen Höhepunkt, als ein Komsomolze Gitarre spielte und alle mitsangen. Unsere sowjetischen Freunde überreichten uns als Zeichen der Freundschaft einen Wimpel und Prospekt über die sowjetische Schifffahrt. Die FDJ-Leitung überreichte unseren Freunden einen Wimpel der DSR und eine Zeichnung von der Stadt Wismar. In diesem Zusammenhang wurde ein Fußballspiel zwischen unseren beiden Schiffen vereinbart. Leider konnte dieses Spiel aus Zeitmangel nicht stattfinden. Unsere Gäste bedankten sich zum Abschied für den schönen Abend. Zum Abschluß möchte ich sagen, daß durch diesen Abend die Beziehungen zwischen uns und unseren sowjetischen Genossen vertieft und gefestigt wurden. Man kann sagen, es war ein gelungener Abend der deutsch-sowjetischen Freundschaft.

M. Zöllner,
FDJ-GO MS „Zschopau“



MS „Florin“ spendete 226,— Mark für die X. Weltfestspiele.

*

Die Schiffe „Wittenberg“ und „Elbe“ haben zur Finanzierung der X. insgesamt 152,— Mark gespendet.

*

Die GO-Verwaltung des Flottenbereiches Afrika zahlte 50,— Mark für das Festival in Berlin ein.

*

MS „Nienburg“ leistete 84 Subbotnikstunden, deren Erlös ebenfalls nach Berlin geht.

*

Voller Empörung über den verbrecherischen verschärften Bombenterror der USA zum Jahresende 1972 in Nordvietnam überweist die Besatzung des MS „Stollberg“ im neuen Jahr 1058,50 Mark zur Hälfte auf das Solidaritätskonto und zur Vorbereitung der Weltfestspiele auf das Festivalkonto.

*

Auf dem Bagger „Wismar“ wurden mit allen Freunden persönliche Gespräche geführt. Im Mittelpunkt stand die Vorbereitung und Bedeutung der X. Weltfestspiele 1973 in Berlin und die sich daraus ergebenden Aufgaben für das Kollektiv und jeden einzelnen Jugendlichen. Die persönlichen Gespräche haben gezeigt, daß die Freunde die Zentrale Funktionärskonferenz richtig verstanden haben. Jeder FDJler hat sich selbst mehrere Festivalaufgaben gestellt. Schwerpunkte hierbei sind:

1. Intensives Studium des M/L (FDJ-Studienjahr) mit abschließender Prüfung (Abzeichen „Für gutes Wissen“).
2. Aktive Teilnahme bei der Lösung von Neuerer- bzw. Rationalisierungsaufgaben und Anfertigung eines MMM-Exponates.
3. Monatlich bzw. quartalsweise eine Sonderschicht zu fahren.
4. Eine Spendenaktion für das „Festivalkonto 1973“ im BT 1 zu organisieren.

*

Jugendliche des MT „Schwedt“ haben an einem Subbotnik zur Vorbereitung der X. Weltfestspiele teilgenommen und spendeten einen Beitrag von 186,21 Mark auf das Festivalkonto.

*

Die verstärkte Mitarbeit der Grundorganisation der FDJ des MT „Eisenhüttenstadt“ bei der Erfüllung der ökonomischen Aufgaben im sozialistischen Wettbewerb des Schiffes sollten besonders in der Aktion „Materialökonomie“ und im Neuererwesen zum Ausdruck kommen. So konnten dem Neuererkollektiv drei Verbesserungsvorschläge unterbreitet werden, wovon zwei bereits in Eigeninitiative realisiert wurden, und 1200 kg Stahlschrott und 100 kg Buntmetallschrott liegen in Rostock zum Abholen bereit.

Humor



„Achtmal hatten wir in unserer Ehe heftigen Streit, aber jedesmal haben wir uns wieder ausgesöhnt!“



„Ich glaube Emma, jetzt wird's Winter!“ Zeichnung: Jankowski



„Muß ich für die Untersuchung ganz frei sein, Doktor?“ — „Nein, es genügt, wenn Sie sich entkleiden.“ Zeichnung: Klimpke



„Nun hör mal eine Weile mit der Wackelei auf! Jetzt singt der Mann, den ich liebe...“



„Passen Sie auf, da drosselt ein mit seinen blöden Witzen das Tempo!“



ANEKDOTEN * STORIES



Herzenswechsel

Du gibst mir also nicht dein Herz?
So gib das meine mir:
Denn, Liebe, hab ich keines nicht,
Was soll das meine dir?
Gib es mir wieder! Doch laß sein!
Bekäm ich's auch zurück,
Du stiehst es mir ja tausendmal
Mit jedem neuen Blick.

Des Philosophen Hahn

Einstmals kehrte ein Sohn, der an der Universität Philosophie studiert hatte, nach Hause zurück. Der Vater bereitete ihm einen herzlichen Empfang und ein gutes Essen. Wein wurde getrunken, und der Vater fragte: „Was hast du an der Universität studiert, mein Sohn?“ „Philosophie.“ „Und was ist sie dir nütze, die Philosophie?“ „Oh, die Philosophie ist zu vielem nütze“, erwiderte der Studiosius. „Nimm zum Beispiel diesen gebratenen Hahn. Für gewöhnliche Menschen ist es nur ein gewöhnlicher, ein konkreter Hahn. Für uns Philosophen jedoch sind es zwei Hähne, ein konkreter und ein abstrakter Hahn.“ „Ich hätte nicht gedacht, daß deine Philosophie so nützlich ist“, sagte der Vater darauf. „Gut machen wir es so: Ich esse den konkreten Hahn, und du verspeist den abstrakten, einverstanden?“

Keine Zeit

Als Benno gegen acht Uhr die Augen aufschlug, schloß er sie sofort wieder. Seine liebe Frau stand an seinem Bett. „Weshalb hast du dich heute nacht gegen drei Uhr von einem Kellner nach Haus bringen lassen, Benno? Hattest du mir nicht fest versprochen, noch vor Mitternacht zu kommen?“ „Wollte ich auch — aber der Kellner hatte da noch keine Zeit...“

Querfeldein

Es gibt so manchen, der seine Fehler lieber bereut als vermeidet.

* Manche Frau ist beherrscht vom Stolz auf ihren Mann, eine andere ist stolz darauf, ihren Mann zu beherrschen.

* Es sind die kleineren Steine, über die man stolpert; an den großen stößt man sich den Kopf.

* Manche haben genug Kraft, das Unglück der anderen zu ertragen, aber sie fehlt ihnen oft, um deren Glück mitanzusehen.

Das ist das Erstaunliche, daß man ohne Kopf nicht leben kann, wohl aber, ohne ihn zu benutzen.

* Sie war so eitel, daß sie sogar ihre Röntgenaufnahme retuschieren ließ.

Gelungenes Beispiel

Am Tisch sitzen alle, die zur Familie gehören: Vater liest die Zeitung. Mutter stückt ein Kissen, und der achtjährige Klaus liest ein Buch: „Papa, mir ist hier etwas unverständlich“, wendet sich Klaus an seinen Vater. „Erkläre mir doch bitte, wie ein Streit entsteht.“ „Das ist ganz einfach“, sagt darauf der

Vater und legt die Zeitung beiseite. „Nehmen wir einmal an, unser Hausvertrauensmann hat mit dem Müller nebenan eine Meinungsverschiedenheit...“

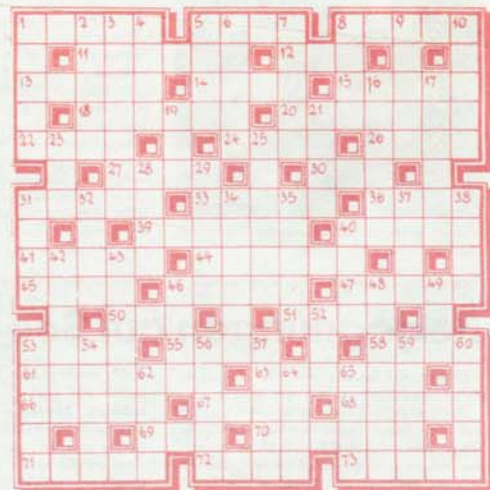
„Red doch kein solches Zeug!“ unterbricht ihn die Mutter. „Der Hausvertrauensmann lebt mit Müllers im besten Einvernehmen.“ „Das ist doch auch nur ein Beispiel!“ erwidert zu seiner Rechtfertigung der Vater. „Beispiele soll man nicht aus der Luft greifen“, stellte darauf die Mutter fest. „Immer möchtest du alles auf mich abschieben!“ „Ich schiebe gar nichts ab... Du hast immer etwas auszusetzen!“ „Ja, du...“

„Es genügt“, unterbricht sie der Achtjährige, „jetzt weiß ich schon Bescheid!“

Rätsel

Waagrecht: 1. Speerwerferin der DDR, 5. Singvogel, 8. Nebenfluß der Theiß, 11. plattdeutscher Erzähler des vor. Jh., 12. Stadt an der Elbe, 13. Reiterstachel, 14. griechischer Buchstabe, 15. Ungeziefer, 18. Studienobjekt für Maler oder Bildhauer, 20. feines Gebäck, 22. Rühricht, 24. vertontes Gedicht, 26. Schiff der griechischen Sage, 27. Schornstein, 30. physikalische Arbeitseinheit, 31. Dramenheld Goethes, 33. Empfangsraum, 36. Zuchtlied, 39. ostfranzösische Stadt an der Mosel, 40. See in Finnland, 41. landwirtschaftliche Nutzfläche, 44. westfranzösische Stadt an der Loire, 45. Nagetier, 46. ärztliches Instrument, 47. Gestalt aus der Oper „Die Perlenfischer“, 50. griechischer Buchstabe, 51. Strudel, Untiefe, 53. Kalifenname, 55. Ameise, 58. Nebenfluß der Drau, 61. Hafenstadt in den Presidios (Nordafrika), 63. Frucht mit Widerhaken, 66. weiblicher Vorname, 67. durchsichtiges Gewebe, 68. Stadt in Belgien, 69. Maßeinheit des elektrischen Widerstandes, 70. Eintritt. Eintrittsgeld, 71. Triebkraft, 72. weiblicher Vorname, 73. straußenähnlicher Vogel.

Senkrecht: 1. Fädchen, 2. englischer Maler und Radierer des 18./19. Jh., 3. Gestalt aus der Oper „Salome“, 4. Ostseemeerenge, 5. Tau, 6. Erdgeist, 7. deutscher Schriftsteller, gest. 1910, 8. westeuropäischer Fluß, 9. Bärpflege, 10. Luftsprung, 16. dänische Stadt auf Jütland, 17. Besitzer, 19. Göttin der Morgenröte, 21. Tage des altrömischen Kalenders, 23. Kreidegebirge auf Kreta, 25. Nordmeerinsel, 28. forstwirtschaftliches Raummaß, 29. italienischer Fluß, 31. Polarschiff Nansens, 32. Titelgestalt eines Jugendbuches von Alex Wedding, 34. Südfrucht, 35. Stadt in der Schweiz, 37. Kleine Sundainsel, 38. Kurort am



Gardasee, 40. Nebenfluß der Dordogne, 42. Oper von Bizet, 43. Geist, Witz, 46. kleine Deichschleuse, 48. autonome Provinz in Äthiopien, 49. Windschatten, 52. Fluß in England, 53. Stadt in Nebraska (USA), 54. weiblicher Vorname, 56. glutfähige Gesteinsschmelze des Erdinnern, 57. Hautausschlag, 59. chemisches Element, 60. österreichischer Lyriker des vor. Jh., 62. Staat in Indien, 64. Strom in Sibirien, 65. Nebenfluß der Garonne.

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