

ORGAN DER POLITISCHEN ABTEILUNG DER HANDELSFLOTTE DER DDR

# VOLL VORAUSS



Ausgabe Nr. 21

Oktober 1973

0,15M







## Glückwünsche der SED-Bezirksleitung zum Tag der Seeverkehrswirtschaft

Liebe Werktätige der Seeverkehrswirtschaft!

Die Bezirksleitung Rostock der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands begrüßt und beglückwünscht alle Werktätigen des Industriezweiges zum Tag der Seeverkehrswirtschaft 1973.

Unsere Glückwünsche verbinden wir mit dem Dank für die erfolgreiche Arbeit, die die Besatzungen der Handelsflotte, die Umschlagkollektive in den Seehäfen, die Werktätigen aller Betriebe und Institutionen bei der Verwirklichung der Beschlüsse des VIII. Parteitag geleistet haben. Die Bezirksleitung Rostock der SED dankt allen Seeleu-

ten, Hafenarbeitern und den Werktätigen der Seeverkehrswirtschaft für die aktive Solidarität, die dem Volk von Vietnam und Chile entgegengebracht wird und die sich würdig in die Solidaritätsbeweise der Werktätigen der DDR einreihet. Der besondere Gruß gilt jenen Werktätigen, die anlässlich des Tages der Seeverkehrswirtschaft für ihre Leistungen mit staatlichen Auszeichnungen geehrt wurden. Unter ihnen befinden sich solche hervorragenden Persönlichkeiten wie Genosse Oskar Lehmann, Genosse Günter Möller, Genosse Peter Söffling, Genossin Erika Trede, Genosse Gustav Zimmermann. Ihnen wurde für hervor-

ragende Leistungen der Ehrentitel „Verdienter Seemann“ verliehen. Wir sind der festen Überzeugung, daß die Seeleute, die Hafenarbeiter und alle Werktätigen des Industriezweiges auch weiterhin die gestellten Aufgaben erfolgreich meistern werden. Den Genossen der Handelsflotte, den Hafenarbeitern und allen Werktätigen der Seeverkehrswirtschaft wünschen wir weitere Erfolge in ihrer verantwortungsvollen Arbeit und im persönlichen Leben alles Gute.

Mit sozialistischem Gruß  
Harry Tisch  
Kandidat des Politbüros

## 50millionste Tonne in Wismar

Das Zeichen zum Umschlag der 50-millionsten Tonne im Seehafen Wismar gab am 5. Oktober 1973 der Gangleiter Alwin Hermann. Dieses Jubiläum seit der Aufnahme der Umschlagstätigkeit 1946 wurde in besonderer Weise gewürdigt. Kranfahrer Heinz Bindig, der bereits 27 Jahre im Hafen tätig ist, hievte das 3600 kg schwere Colli, ein für die Arabische Republik Ägypten bestimmter Haubengluhofen, in Luke 3 des MS „Darß“. Neben vielen Hafenarbeitern, Angestellten und Partnern der Kooperationsbetriebe sowie Mitgliedern der SED-Kreisleitung Wismar mit Genossen K.-H. Kaulsche, 1. Sekretär, erschien Hafendirektor Günter Domke, der in einer kurzen Ansprache die Leistungen der Wismarer Hafenarbeiter würdigte. Wenn 1949 für den gesamten Umschlag im Hafen Wismar nur baufällige Kaianlagen, drei veraltete Krane, wenig bedeckte Lagerflächen und unzulängliche Gleisanlagen zur Verfügung standen, so besitzt der Seehafen in Wismar heute moderne Umschlaganlagen für den Umschlag von Stückgütern und hat sich besonders für die Abfertigung von Liniendienstleistungen und Einzelimporten spezialisiert. Eine leistungsfähige Kali-Verladeanlage, eine pneumatische Getreidelöschanlage und eine Umschlaganlage für den Ex- und Import von flüssigen Gütern sichern die hohen Leistungen des Hafens.

Nachdem 1946 die Umschlagstätigkeit mit dem sowjetischen Frachter „Suomen Noeito“ aufgenommen wurde, brachten die Arbeiter des Hafens schon im gleichen Jahr eine Leistung von 300 kt. Die Millionengrenze konnte bereits 1956 mit einer Umschlagsleistung von 1246 kt überboten werden, und das Jahr 1958 schloß mit einer Jahresleistung von über 2100 kt ab.

Von 1946 bis 1973 liefen den Hafen Wismar fast 43 000 Schiffe aus 44 Ländern zum Laden oder Löschen an. Hafendirektor, Genosse G. Domke, beglückwünschte Kapitän und Besatzung des MS „Darß“ und überreichte Kapitän Frank Spiekermann, der an diesem Tag seinen 34. Geburtstag feierte und mit der „Verdienstmedaille der Seeverkehrswirtschaft“ in Bronze ausgezeichnet wurde, Blumen und ein Glückwunschschreiben.

### Unser Titelfoto:

Die Fähre „Warnemünde“ läuft ein.  
Foto: J. Fensch

# AUS SCHIFFFAHRT UND HÄFEN

## Frachtratenpolitik weiter vereinheitlicht

In Verwirklichung der Beschlüsse der 24. Jahrestagung der RGW-Befrachtungs- und Reederei-Organisationen, die im April dieses Jahres in Rostock stattfand, fanden sich Vertreter der Estonian Shipping Company, Tallinn, Polish Ocean Lines, Gdynia, Navigation Maritime Bulgare Varna, und VEB Deutsche Seereederei Rostock, zu ihrer 5. Tagung des Joint Freight Committee in der Zeit vom 19. - 21. September 1973 in Rostock zusammen, um über eine weitere Vertiefung der bisherigen Zusammenarbeit in der Mittelmeerfahrt zu beraten und entsprechende Schritte festzulegen. Als Beobachter nahm ein Vertreter von Bureautrans Moskau teil. Im Ergebnis der dreitägigen Beratungen wurde vereinbart, daß die bisherige abgestimmte Frachtratenpolitik weiter vereinheitlicht und qualifiziert wird.

Weiterhin wurden Schritte der künftigen Schifffahrtspolitik unter gleichzeitiger Beachtung einer engen Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Reedereien beraten und festgelegt.

Die nächste Zusammenarbeit dieser Art wird 1974 in Varna stattfinden.

## 72 Schiffe für die UdSSR aus jugoslawischen Werften

Die UdSSR ist nach Angaben der „Ekonomika Politika“ der größte Partner des jugoslawischen Schiffbaus. Bereits während der ersten beiden abgestimmten Produktionsprogramme haben die sechs Werften der Zagreber Gesellschaft Jadranbrod und die Belgrader Tito-Werft zwei Schiffe an die UdSSR geliefert. Inzwischen ist das dritte Programm vereinbart worden, das unter anderem fünf Tanker von jeweils 40 000 Tonnen vorsieht. Noch in diesem Jahr wird eine Vereinbarung über das vierte Programm erwartet, das die Zusammenarbeit für den Zeitraum 1976-1980 festlegt.

## Frühwarnsystem zur Ankündigung von Sturmflut

Vor der westdeutschen Küste wird in der Nordsee ein Frühwarnsystem zur rechtzeitigen Ankündigung von Sturmfluten aufgebaut, das sowohl für Schifffahrt und Häfen als auch für die Wohngebiete an der Küste von Bedeutung ist. Insgesamt acht weit draußen in See verankerte Bojen sollen Meßdaten über Wellenhöhe, Windgeschwindigkeit und anderes an eine Zentrale funken, von der aus bei Gefahr die notwendigen Maßnahmen eingeleitet werden können.

## Containerbedarf aus eigener Produktion decken

Ab 1974 wird Polen seinen Bedarf an Containern aus eigener Produktion decken. Die Fakon-Werke bei Szczecin haben sich auf den Containerbau, u. a. auf der Grundlage einer BRD-Lizenz für 20-Fuß-Container, spezialisiert. Bis vor noch wenigen Monaten mußten die Container im Ausland gekauft werden. Größter polnischer Containereigner ist die Reederei Polskie Linie Oceaniczne.

## 50jähriges Jubiläum der Werft in Gdynia

Die erstmals als Reparaturbetrieb gegründete Werft Gdynia kann auf ein 50jähriges Bestehen zurückblicken. Nach dem Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg hat dieser Betrieb einen großen Aufschwung genommen. Allein im Zeitraum von 1952 bis 1972 wurden 333 Schiffseinheiten mit insgesamt 1,4 Millionen t fertiggestellt. Etwa 20 Prozent davon — 177 Schiffe mit 362 450 t — wurden für polnische Reedereien gebaut.

Die übrige Tonnage wurde in 10 Länder exportiert, wovon der Hauptanteil an die UdSSR ging. Die für die nächsten Jahre vorgesehene Erweiterung der Werft wird den Bau von 200 000 bis 400 000-t-Schiffen ermöglichen.

## Indien erweitert seine Hafenkapazität

Nach Plänen des indischen Transportministeriums sollen die Häfen Kalkutta und Calcutta zu einem Großhafen vereinigt werden. Nach seiner Fertigstellung soll der Großhafenkomplex dazu beitragen, die derzeitigen Schwierigkeiten mit der Wassertiefe in Kalkutta, die durch die geographische Lage bedingt sind, zu beseitigen. Für den neuen Hafenkomplex sind vorerst der Bau einer Olpier und die Schaffung von sechs Liegeplätzen geplant. Nach der Inbetriebnahme des Hafens von Calcutta soll in Kalkutta hauptsächlich Stückgut umgeschlagen werden, während in Calcutta Containerschiffe, Tanker und Bulkarrierer abgefertigt werden.



## Schiffspositionen vom 11. Oktober 1973

In Heimathäfen liegen: G. Böhnner, M. Reichpietsch, Ronneburg, Bernburg, Quedlinburg, Magdeburg, Thale — Rostocker Überseehafen.

Mulde — Wismar. Coswig — Stralsund.

Auf Heimreise befinden sich: Freyburg, F. C. Curie, Rosenort, G. Schumann, Merseburg, Leuna 1, Wolfen, Trattendorf, Espenhain, Calbe, Brandenburg, Dessau, Aue, Gröditz, Th. Fontane — Rostocker Überseehafen, Gera — Wismar.

In ausländischen Häfen liegen: Nienburg — Montevideo; Schwarzbürg — Chalna-Reede; Erfurt — Shanghai; Leipzig — Haiphong-Reede; Halle — Singapur; M. Thesen — Dubai; Meyenburg, L. Herrmann — Hsingkong; Rostock — Bangkok; Hiddensee — Lagos-Reede; Fläming, A. Saefkow — Port Sudan; E. André — Avonmouth; Fürstenberg, Lausitz — Dar-es-Salaam; Vogtland — Bremen; Havel — Izmir; Weida — Rochester-Reede; Schweiß, Schwarzhöhe, Freundschaft — Hamburg; Mansfeld — Rijeka; Brinckman — Rotterdam; Böhlen, Hennigsdorf — Göteborg; Lübbenu — Murmansk; Senftenberg

— Lulea; Th. Storm — Esmeraldas; Buna — Fao.

Nach ausländischen Häfen fahren: Völkerfreundschaft — Jalta; J. G. Fichte — Santos; Berlin — Havanna; Neubrandenburg — Vera Cruz; Altenburg, Blankenburg, Karl Marx, Rhön, Köbis — Rotterdam; Eilenburg — Dar-es-Salaam; H. Kapelle — Chittagong; Boizenburg, Recknitz, Saale — Antwerpen; Naumburg, Karl-Marx-Stadt, Schwerin, Halberstadt — Singapur; E. Schneller — Rijeka; B. Bästlein — Dakar; Werra Oranienburg — Hamburg; F. Engels — Port Klang; Wismar — Port Harcourt; Stollberg — Rouen; Wittenberg, Sonneberg — Takoradi; W. Seelenbinder — Avonmouth; Eichsfeld — Port Sudan; Prignitz — Auen; W. Florin, Spreewald — London; Bode — Durres; Darß — Annaba; Malchow — Piräus; Oder — Le Havre; Spree — Tartous; Schwarzwa — Beirut; Uckermark, Unstrut, Warnow — Tripoli; Orla — Trabson; Bitterfeld, Zeitz, Eisenhüttenstadt — Fao; Artern — Riga; Riesa — Murmansk; Vockerode — Gdansk; Zwickau — Ilyishevsk; Altmark, Kap Arkona, Seeadler, Weißeritz — for Order.



## Willi Stoph

Maurer, Mitglied des Politbüros des Zentralkomitees der SED, Vorsitzender des Staatsrates der DDR

Geboren am 9. Juli 1914 in Berlin als Kind einer Arbeiterfamilie, verheiratet, vier Kinder. Volksschule, 1928 bis 1931 Maurerlehre, dann als Maurer, Maurerpolier und nach Fernstudium der Bautechnik als Bautechniker tätig. Wurde 1928 Mitglied des KVDJ, übte verschiedene Funktionen in der Jugendbewegung aus. 1931 wurde Willi Stoph Mitglied der KPD, 1933 bis 1945 nahm er am illegalen antifaschistischen Widerstandskampf teil. Wurde nach der Zerschlagung des Faschismus von der KPD/SED mit verantwortlichen Funktionen im Partei- und Staatsapparat betraut, besonders bei der Entwicklung der Industrie und des Bauwesens sowie beim Aufbau der Nationalen Volksarmee. Ist seit 1950 Mitglied des Zentralkomitees, war 1950 bis 1953 Sekretär des Zentralkomitees und wurde 1953 Mitglied des Politbüros des Zentralkomitees der SED. 1954 bis 1962 war Willi Stoph Stellvertreter des Vorsitzenden des Ministerrates der DDR, 1960 mit der Koordinierung und Kontrolle der Durchführung der Beschlüsse der Partei und der Regierung im Staatsapparat beauftragt.

1962 bis 1964 Erster Stellvertreter des Vorsitzenden des Ministerrates und von 1964 bis Oktober 1973 Vorsitzender des Ministerrates der DDR.

## Von der 10. Tagung der Volkskammer gewählt



## Horst Sindermann

Journalist, Mitglied des Politbüros des Zentralkomitees der SED, Vorsitzender des Ministerrates der DDR

Geboren am 5. September 1915 in Dresden, verheiratet, zwei Kinder. Volksschule. Realgymnasium in Dresden.

1929 trat Horst Sindermann dem Kommunistischen Jugendverband KVDJ bei. Nach Errichtung der faschistischen Diktatur setzte Horst Sindermann die politische Arbeit des Jugendverbandes illegal fort, wurde 1933 verhaftet und zu 9 Monaten Gefängnis verurteilt. 1935 erneute Verurteilung wegen Vorbereitung zum Hochverrat zu 6 Jahren Zuchthaus. Bis 1945 im Zuchthaus Waldheim, in Sachsenhausen und Mauthausen eingekerkert. Nach der Zerschlagung des Faschismus war Horst Sindermann in verschiedenen Parteiorganen als Chefredakteur tätig. Von 1950 bis 1953 Chefredakteur der „Freiheit“ in Halle. 1954 bis 1963 Leiter der Abteilung Agitation und Propaganda im Zentralkomitee der SED. Der V. Parteitag wählte Horst Sindermann als Kandidat in das Zentralkomitee der SED. Auf dem VI. Parteitag 1963 wurde er Mitglied des Zentralkomitees und Kandidat des Politbüros der SED. 1963 wurde Horst Sindermann Erster Sekretär der Bezirksleitung Halle der SED und 1967 Mitglied des Politbüros des Zentralkomitees der SED. Am 12. Mai 1971 wurde Horst Sindermann zum Ersten Stellvertreter des Vorsitzenden des Ministerrates der DDR berufen.

Funkspruch an die Besatzungen der Handelsflotte der Deutschen Demokratischen Republik zum „Tag der Seeverkehrswirtschaft 1973“

## Glückwünsche allen Seeleuten

Liebe Matrosen, Offiziere und Kapitäne! Liebe Besatzungsmitglieder der Handelsflotte!

Aus Anlaß des „Tages der Seeverkehrswirtschaft 1973“ begrüßen und beglückwünschen wir Sie auf das herzlichste. Durch Ihr verantwortungsbewußtes Handeln und Ihr klassenbewußtes Auftreten haben Sie maßgeblichen Anteil an den internationalen Erfolgen der DDR. Die von Ihnen auf hoher See unter harten Bedingungen vollbrachten Leistungen stellen einen echten Beitrag zur Festigung und ökonomischen Stärkung unserer sozialistischen DDR dar. Ihre Arbeit ist geprägt von einer hohen Einsatzbereitschaft, vom Kampf zur Sicherung der Erfüllung des Planes 1973, um damit eine solide Grundlage für die Realisierung der höheren Aufgaben im kommenden Jahr zu schaffen.

Für die gezeigten hervorragenden Leistungen und guten Ergebnisse im sozialistischen Wettbewerb sprechen wir Ihnen Dank und Anerkennung aus. Wir sind gewiß, daß alle Mitglieder der Bordkollektive der Handelsflotte der DDR auch weiterhin alle ihre Kräfte einsetzen und mit schöpferischer Initiative ihren Anteil an der Erfüllung der vom VIII. Parteitag gestellten Aufgaben leisten. Wir wünschen dazu viel Erfolg, Schaffenskraft und persönliches Wohlergehen.

**Arndt,**  
Minister für Verkehrswesen  
**Hilfänder,**  
Vorsitzender des Zentralvorstandes der IG Transport

## 10. ZK-Tagung – Kurs auf Lösung der Wohnungsfrage

Ende Mai wurde auf dem 9. Plenum des Zentralkomitees der SED das Ziel anvisiert, die Wohnungsfrage in der DDR durch Neubau bzw. Modernisierung von 2,8 bis 3 Millionen Wohnungen in den Jahren 1976 bis 1990 endgültig zu lösen. Kaum vier Monate später wurde auf dem 10. Plenum die Trasse zu diesem Ziel abgesteckt. Wie steil die Wachstumskurve im Wohnungsneubau verlaufen wird, kann man an einem Vergleich ablesen: In den 21 Jahren von 1949 bis 1970 wurden 1 240 000 Wohnungen gebaut. Mehr als die gleiche Anzahl bauen wir jetzt in nur zehn Jahren von 1971 bis 1980.

Mit unserer gewachsenen Wirtschaftskraft können wir heute mit ganz anderem Schrittmaß an die Beseitigung einer der schlimmsten Hinterlassenschaften der kapitalistischen Ära herangehen. Das jahrhundertealte Wohnungsunrecht, daß besonders die Arbeiterfamilien in den schlechtesten Wohnverhältnissen leben, wie es auch heute noch in den hochentwickelten kapitalistischen Industriestaaten der Fall ist, wird in der entwickelten sozialistischen Gesellschaft Schritt für Schritt beseitigt.

Auf dem 10. Plenum legte der Minister für Bauwesen detailliert dar, welche Anforderungen mit diesem riesigen Wohnungsbauprogramm an die staatlichen Organe, an die Bau- und Projektierungsbetriebe und an die Baustoffproduzenten gestellt sind. Schon im nächsten Fünfjahrplan muß das Bauwesen seine Leistungen für den komplexen Wohnungsbau um 60 Prozent

gegenüber dem Zeitraum 1971 bis 1975 erhöhen. In der Hauptstadt — sie hat die höchste Steigerungsrate im Wohnungsbau — sind die Anforderungen noch größer. Daraus wird deutlich, wie wichtig die Wegstrecke 1973 bis 1975 für die Tempobeschleunigung ist. In allen Bereichen muß die Leistungsfähigkeit und Effektivität des Bauwesens auf dem Wege der Intensivierung durch die sozialistische Rationalisierung und auch durch die Zuführung von Arbeitskräften beträchtlich erhöht werden.

Das schönste Wohnungsbauprogramm aber bliebe Papier, wenn nicht genügend Material dafür bereitgestellt werden könnte. Niemand übersieht die Schwierigkeiten, die wir gerade auf diesem Gebiet noch haben. Deshalb wird die Materialbasis im notwendigen Umfang erweitert werden. Aber von der Bau- und Baustoffindustrie allein hängt das nicht ab, 58 Prozent aller für den Wohnungsbau benötigten Materialien kommen aus dem Maschinenbau, aus der Elektrotechnik, aus Glas- und keramischen Werken und anderen Industriezweigen. Sie müssen sich gleichfalls auf das hohe Entwicklungstempo im Wohnungsbau einstellen. Der Weg ist abgesteckt, wie in den nächsten anderthalb Jahrzehnten die Wohnbedingungen von Millionen Menschen in unserem Lande grundlegend verbessert werden sollen. Ein anspruchsvolles, aber begeisterndes Programm, das uns allen erneut deutlich macht, wie zielgerichtet die Partei der Arbeiterklasse die auf dem VIII. Parteitag beschlossene Hauptaufgabe verwirklicht.

## Gruß und Dank zum Ehrentag

Anläßlich des Tages der Seeverkehrswirtschaft übermitteln wir allen Werktätigen unseres Verkehrszweiges die herzlichsten Glückwünsche. Die letzten Wochen und Monate waren gekennzeichnet von großen Anstrengungen der Seeleute, Hafentarbeiter und aller anderen Beschäftigten, den Plan 1973 zu erfüllen und überzuerfüllen.

Die Handelsflotte beförderte in den ersten neun Monaten des Jahres 8,8 Millionen Tonnen Güter, das sind über eine Million Tonnen mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. In den drei Seehäfen wurden 12,2 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen, etwa 200 000 Tonnen mehr als in den ersten neun Monaten des vergangenen Jahres. Der Plan der Warenproduktion konnte im gesamten Verkehrszweig mit 108 Prozent übererfüllt werden.

Für diese hervorragenden Leistungen sprechen wir allen Werktätigen der Seeverkehrs- und Hafengewirtschaft Dank und Anerkennung aus. Wir wünschen allen Kollektiven weitere Erfolge bei der Lösung der Aufgaben in den letzten Monaten des Jahres.

**Heinz Neukirchen,**  
Präsident der DSH  
**Heinz Stieler,**  
Leiter der Politabteilung



## Taten, die echte Freundschaft besiegelten

Ein Ereignis, genauer gesagt sogar zwei — für viele Seeleute eine Selbstverständlichkeit, trotzdem ein Bekenntnis echter Freundschaft — bewegte in den vergangenen Wochen eine Reihe von Seeleuten und deren Angehörige. Ein sowjetischer Schiffsarzt rettete zwei DDR-Bürgern auf hoher See das Leben: Ralf Borgwardt, Matrose auf MT „Buna“, und Bärbel Kumsteller, Stewardess auf dem Tanker „Eisenhüttenstadt“. Am 17. August 1973 befand sich MT „Buna“ im Persischen Golf, als Matrose Borgwardt an akuter Blinddarmentzündung erkrankte. Der sowjetische Tanker „Lutsk“ aus Noworossisk, der sich in der Nähe befand, nahm den Matrosen an Bord, und Schiffsarzt Igor Pjatnikowski operierte ihn sofort im Hospital des sowjetischen Schiffes, denn für den jungen Mann bestand bereits Lebensgefahr. Genau zehn Tage später sollte sich ein ähnlicher Fall ereignen...

Der Tanker „Eisenhüttenstadt“ kam aus Fao, als an Bord die Stewardess Bärbel Kumsteller erkrankte (Wir berichteten ausführlich in Ausgabe Nr. 19, Seite 3). Ein Sammelfruf an alle Schiffe um ärztliche Hilfe hatte Erfolg. Wieder war es das 36 000-tdw-Tankschiff „Lutsk“, das seine Hilfe anbot. Beide Schiffe steuerten nun die Küste von Somalia an und blieben in ständiger Funkverbindung. Als sich der Gesundheitszustand Bärbels jedoch im-

mer mehr verschlechterte, beschloß der Arzt, sich an Bord des MT „Eisenhüttenstadt“ zu begeben, um an Ort und Stelle alles weitere zu entscheiden. Bei Windstärke 6 bis 7 war es beinahe ein „akrobatisches Kunststück“, das kleine Rettungsboot mit dem Arzt und seinen zwei Helfern, dem Elektriker Anatoli Perkow und dem I. Offizier Valentin Schabalin wohlbehalten an Bord der „Eisenhüttenstadt“ zu hieven. Die sowjetischen Genossen beobachteten von Bord der „Lutsk“ aus dieses Manöver und bewunderten dabei die Geschicklichkeit der DDR-Seeleute. Alle waren bereit zu helfen, stand doch ein junges Menschenleben auf dem Spiel.

Es folgte eine Operation unter schwierigen Bedingungen, denn an Bord des Schiffes befindet sich kein Hospital, noch dazu erschwerte der Seegang den operativen Eingriff. Nach fast vier Stunden konnte der Arzt dem Kapitän Dieter Heidtmann berichten, daß die Operation erfolgreich verlaufen war. Die 18jährige Bärbel war außer Gefahr. Im Hafen von Mogadiscio wurde Bärbel gesund gepflegt, und auch hier war es ein sowjetischer Arzt, der sich immer wieder nach ihrem Wohlbefinden erkundigte. Das sowjetische Schiff hatte durch beide Operationen vier Tage Zeitverlust, aber zwei junge Menschenleben waren gerettet.

## Ein herzliches Dankeschön für Lebensretter

Ende September machte die „Lutsk“ im Rostocker Ölhafen fest. Genossen der DEUTFRACHT-Reederei ließen es sich nicht entgehen, an Ort und Stelle den sowjetischen Seeleuten für ihre uneigennützig und großzügige Hilfeleistung ein herzliches Dankeschön zu sagen. Auch die Patientin Igor Pjatnikowski war zu dieser Begrüßung eingeladen worden. Bärbel Kumsteller bedankte sich bei ihrem Lebensretter mit herzlichen Worten und über-

brachte auch von ihren Eltern, die um das Leben ihres Mädchens gebangt hatten, herzliche Grüße. Das Zusammentreffen an Bord der „Lutsk“ war überaus herzlich und zeugte von der echten Freundschaft, die uns mit den sowjetischen Menschen verbindet. Genosse Max Nickschas verlieh dem Besatzungskollektiv ehrenhalber den Titel „Kollektiv der Deutsch-Sowjetischen Freundschaft“

## An Bord geachtet: Dr. Pjatnikowski

Igor Andrejewitsch Pjatnikowski ist in Schitomir, nahe bei Kiew, zu Hause. Dort warten seine Frau und ein Töchterchen auf den 35jährigen Schiffsarzt. Seit elf Jahren arbeitete er als Chirurg in den Krankenhäusern seiner Stadt. Erst seit einem Jahr fährt er zur See. Die sowjetische Regierung ist um das Wohl ihrer Seeleute sehr besorgt, und auf Grund der Möglichkeiten fährt auf jedem sowjetischen Hochseeschiff ständig ein Arzt mit. Schon fünfmal half Dr. Pjatnikowski Seeleuten aus Griechenland, der DDR und der Sowjetunion auf hoher See. Auf MT

„Lutsk“ betreut er 68 Besatzungsmitglieder. Kapitän Wladimir Orobinski schätzt ihn als einen sehr ruhigen und ausgeglichenen Menschen, der Mut besitzt und in jeder Situation einem Kranken zu Hilfe eilt. Seine beiden Assistenten Anatoli Perkow und Valentin Schabalin gaben ihm bei der Operation auf MT „Eisenhüttenstadt“ tatkräftige Unterstützung. Der junge Offizier Schabalin assistierte das erste Mal, und es war nach seinen eigenen Worten sehr schwer für ihn, aber er wollte doch helfen.

## Bärbels Eltern dankten sowjetischem Arzt

Bärbel Kumsteller, sie ist eigentlich Molkeerfaharbeiterin, fährt seit Februar 1973 zur See. Sie kann ihre Dankbarkeit dem sowjetischen Arzt gegenüber kaum in Worte fassen. Was wäre, wenn er nicht gewesen wäre? Nach der Begrüßung an Bord des sowjetischen Schiffes muß sie „ihrem“ Doktor erzählen, wie es ihr nach der Operation erging und wie der Heilungsprozeß vor sich gegangen war. Bärbels Eltern bedankten sich in einem Brief an den sowjetischen Arzt für seine Hilfe und

bringen zum Ausdruck, daß für sie die Freundschaft zur Sowjetunion zu einem echten Bedürfnis geworden ist. In einem zweiten Brief an die Reederei schreiben sie u. a.: „Für diese geleistete Hilfe bitten wir Sie, da dieser Tanker im Rostocker Hafen löst, dem sowjetischen Arzt, dem Kapitän sowie der ganzen Besatzung in unserem Namen Dank und Anerkennung auszusprechen. Unser Dank gilt auch dem Kapitän der „Eisenhüttenstadt“ und der ganzen Besatzung.“



MT „Lutsk“ aus Noworossisk machte Ende September im Rostocker Ölhafen fest.



Eine herzliche Atmosphäre herrschte an Bord des sowjetischen Tankers, als Genossen der DEUTFRACHT-Reederei ihren Dank für die ärztliche Hilfe auf See überbrachten.



Bärbel Kumsteller, Stewardess auf MT „Eisenhüttenstadt“, inmitten ihrer sowjetischen Freunde. V. l. n. r.: Wladimir Orobinski, Kapitän MT „Lutsk“, Dr. Igor Pjatnikowski, Elektriker Anatoli Perkow und Valentin Schabalin, I. Offizier.



Schiffsarzt Pjatnikowski und Patientin Bärbel Kumsteller bei einer „Visite“ nach der Genesung.



# Parteiarbeit lebensverbundener gestalten

Wir lernen von den „Otto-Buchwitz-Werkern“

## Grundorganisation MS „Neuhausen“:

... Um in der Vorbereitung und Durchführung der Parteiwahlen eine erhöhte Kampfmasse zu erreichen, werden folgende Aufgaben festgelegt:

– Die politisch-ideologische Arbeit bildet den Hauptinhalt der Arbeit der GO. Ausgehend von den Beschlüssen unserer Partei gilt es, in der Vorbereitung umfassend und lebensverbunden die Parteiarbeit an Bord zu gestalten. Dabei sind die bisherigen Erfahrungen in der Parteiarbeit mit den neuen Formen der Agitations- und Propagandaarbeit zu verbinden und zum Hauptanliegen der Bildung und Erziehung aller Mitglieder und Kandidaten zu machen.

– Im Prozeß der weiteren Vertiefung und Vervollkommnung der sozialistischen ökonomischen Integration werden wir insbesondere die Zusammenarbeit mit den sowjetischen Häfen, Interklubs unter Einbeziehung der Freundschaftsverträge mit Schiffen und Landbereichen verstärkt anstreben. Die Verwirklichung des Wettbewerbsprogramms 1973 erfordert die Erhöhung der Kampfkraft der GO. Das erfordert:

– die allseitige Einbeziehung aller Besatzungsangehörigen in die Belange des täglichen Arbeitsablaufes an Bord, wie z. B. Überwachung des Ladungs- und Entladungsprozesses, die ständige Einsatzbereitschaft des Schiffes, die rationelle Auslastung des Verbrauchsmaterials und der Treibstoffe und die ständige Instandhaltung und Werterhaltung des Schiffes.

– den weiteren Ausbau und die Qualifizierung der Komplexbrigade zu unterstützen, um die Arbeitsproduktivität zu erhöhen.

– durch die Grundorganisation ist die politisch-ideologische Arbeit in der Komplexbrigade und den anderen Brigaden zu verstärken. Es ist eine echte Atmosphäre des Wettstreits in der Führung und Abrechnung der Wettbewerbsergebnisse zu schaffen. Dabei sollten die Erfahrungen, die hierbei gesammelt werden, verallgemeinert und in der Betriebspresse dargelegt werden. Die besten Leistungen werden umgehend durch Schiffsleitung und Brigadeleiter gewürdigt.

## Nach den Leninschen Normen des Parteilebens

### Grundorganisation MS „Orla“:

Die Beschlüsse des VIII. Parteitagess haben auch in unserem Besatzungskollektiv vielfältige Initiativen ausgelöst. Die Mehrzahl der Genossen arbeitet unter Führung der Parteiorganisation

an der Verwirklichung der Beschlüsse des VIII. Parteitagess aktiv mit.

Ausgehend davon, daß ökonomische Erfolge nur dann erzielt werden können, wenn die politische Linie klar ist, richtet unsere Parteiorganisation ihr Hauptaugenmerk auf eine gute ideologische Entwicklung aller Genossen. Deshalb werden wir auch unsere Mitgliederversammlungen niveauller und interessanter gestalten. Das Parteilehrjahr werden wir durch Tonbänder, Filme, Bild-Ton-Vorträge usw. bereichern. Die Leitung wird auf ein intensives Selbststudium aller Genossen orientieren.

Eine schöpferische Arbeit der Parteiorganisation gedeiht dort am besten, wo die Parteileitung ständig kritisch und sachlich ihre eigene und die Arbeit der GO einschätzt und auswertet. Ausgangspunkt hierzu sind für die Leitung die Leninschen Normen des Parteilebens. Regelmäßig wird eingeschätzt, wie jeder Genosse politisch auftritt, und durch seine klare Kampfformen die parteilosen Besatzungsmitglieder bei der Durchsetzung der Beschlüsse des VIII. Parteitagess mitreißt.

Die rechtzeitige Plandiskussion des Planes für 1974 wurde bei uns an Bord zielstrebig im Zusammenhang mit der Vorbereitung der Parteiwahlen durchgeführt. Jetzt konzentrieren wir uns darauf, den Plan für 1973 zu erfüllen bzw. überzuerfüllen, um mit Hilfe des gesamten Besatzungskollektivs einen guten Planstart für 1974 zu garantieren.

Hierzu hat sich die Grundorganisation u. a. folgende Ziele gestellt:

– Die Neuererbewegung wird unter Anleitung des Leitenden Technischen Offiziers weiter aktiviert.

– Um die anfallenden Kosten beeinflussen zu können und die Überziehung der vorgegebenen Normen zu vermeiden, werden wir die Kosten für die einzelnen Ressorts aufschlüsseln.

– An der positiven Bilanz unseres Haushaltsbuches arbeiten alle Besatzungsmitglieder mit. Deshalb regen wir auch an, daß der VEB Schiffsversorgung einen Schiffsversorgungs-katalog mit Preisen herausgibt.

– Da uns die angespannte Situation in der Werftkapazität bekannt ist, werden wir versuchen, durch gute Vorbereitungen bzw. Eigenleistungen die Werft zu entlasten und somit kostensenkend zu wirken.

– Um die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord unseres Schiffes weiter zu verbessern und das geistig-kulturelle Niveau aller Genossen zu erhöhen, wird die Grundorganisation darauf Einfluß nehmen, daß in Zusammenarbeit mit der Gewerkschaft weitere Kammern, Aufenthalts- und Sanitärräume renoviert und kulturell ausgestaltet werden. . . .

## AUS DEM LEBEN UNSERER PARTEI



## Höhere Aktivität kann man organisieren

Die Genossen vom MS „Werner Seelenbinder“ ergänzen die Erfahrungen des Genossen Isernhagen

Ausgehend von der Erkenntnis, daß die gesellschaftliche Tätigkeit in ihren Ergebnissen meßbare Arbeitserfolge zum Ziel haben muß, wurden auf unserem Schiff neue Wege zur Koordinierung der gesellschaftlichen Arbeit beschritten. Wir konzentrieren alle Kräfte jeweils auf Schwerpunktaufgaben bei gleichzeitiger Erhöhung des Niveaus aller politischen Veranstaltungen.

Die Auswertung der 9. Tagung des ZK der SED zum Beispiel erfolgte in einer Beratung unserer Grundorganisation mit den Leitungen der Massenorganisationen und anschließend in drei öffentlichen Parteiversammlungen. Erfreut können wir feststellen, daß diese gründliche Auswertung der ZK-Tagung zu einer höheren politischen Aktivität aller Besatzungsmitglieder führte.

Ein anderes Beispiel: Im FDJ-Schuljahr an Bord wurde das Thema „Die Jugend der Länder Lateinamerikas, Asiens und Afrikas“ behandelt. Hier bauten wir ein Tonband ein, welches von einem Mitarbeiter unserer Botschaft in Aden anläßlich der X. Weltfestspiele besprochen wurde. Durch ihn erfuhren wir Näheres über den Jugendverband der VDRJ und seine Aufgaben. Das war für alle Teilnehmer sehr lehrreich.

Unser Schiffsrat beriet zum Beispiel auch den Bau eines Schwimmbades – ein Jugendobjekt – und die Rekonstruktion der achteren Manöverstation. Mit Zustimmung der Leitungen der Massenorganisationen wurden diese Aufgaben als zusätzliche Verpflichtun-

gen zum Wettbewerbsprogramm aufgenommen. Beides wurde in zahlreichen Subbotniks verwirklicht.

Bei uns werden alle Veranstaltungspläne monatlich abgestimmt. Wir achten darauf, daß für jeden etwas dabei ist. So glauben wir, das 9. Plenum richtig verstanden zu haben, erhöhen das politisch-ideologische Niveau unserer Seeleute und verbessern mit eigener Kraft die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord.

Rolf Stahlfeld, Kapitän



Bibliothek der Arbeiterbewegung. Aus dem Russischen. 332 Seiten mit einer Frontispiz, Kunstleder 7,- M

Mit diesem Titel wird der 1. Band der in der Sowjetunion erscheinenden „Bibliothek der Arbeiterbewegung“ in deutscher Sprache vorgelegt. Die Auswahl der Reden und Artikel des Genossen L. I. Breshnew, Generalsekretär des ZK der KPdSU, umfaßt den Zeitraum von 1967 bis 1972 und widerspiegelt den Kampf der KPdSU um die Festigung der Einheit und Geschlossenheit der internationalen kommunistischen und Arbeiterbewegung sowie aller fortschrittlichen Kräfte gegen die aggressive Politik des Imperialismus und für die Sicherung des Weltfriedens.

## Antwort auf Arbeiterart

Wir Genossen und Kollegen der Achsenschicht des Hebeschiffes „Polar“ haben aufmerksam die Beschlüsse der 10. ZK-Tagung verfolgt und die Beschlüsse der Volkskammer zur Kenntnis genommen.

Wir stimmen voll und ganz den gefaßten Beschlüssen des ZK und der Volkskammer zu und beglückwünschen den Genossen Stoph zu seiner Wahl als Staatsratsvorsitzender der DDR sowie den Genossen Horst Siermann zu seiner Wahl als Ministerpräsident unserer Regierung.

Unser Kollektiv wird auch weiterhin alle Anstrengungen unternehmen, die ihm gestellten Kampfziele zu erreichen und die Ausfallzeiten so gering wie möglich zu halten.

## Wir antworten: Welche Aufgaben hat der Weltkongreß?

Den Vorschlag, einen gemeinsamen Weltkongreß aller Friedenskräfte in diesem Monat in Moskau durchzuführen, unterbreitete das Präsidium des Weltfriedensrates auf seiner Tagung im Oktober 1972 in Santiago de Chile. Auf Einladung des Weltfriedensrates fand dann im März dieses Jahres in der sowjetischen Hauptstadt ein internationales Konsultativtreffen statt, an dem die Repräsentanten von 40 internationalen und 81 nationalen Organisationen aus 60 Ländern teilnahmen. In einem Appell erklärten sie: „Der Weltkongreß wird unter Wahrung der vollen Gleichberechtigung alle vorrangigen Ziele un-

terschiedlichen Kampfes definieren und Wege zur noch aktiveren Teilnahme der Öffentlichkeit aufzeigen.“ Das Treffen in Moskau wird – das zeichnet sich jetzt bereits ab – die breitesten, am Frieden interessierten Kräfte zu einem konstruktiven, freimütigen Meinungsaustausch über die weitere Festigung des Friedens zusammenführen und eine neue Etappe der Zusammenarbeit einleiten. Den Beweis dafür lieferte das 2. Internationale Konsultativtreffen, das Anfang Juli in Moskau stattfand. 56 internationale Organisationen, also 16 mehr als im März, entsandten ihre Repräsentanten, und Hunderte politisch-

unterschiedliche Parteien, Organisationen, Gewerkschaften, Frauen- und Jugendorganisationen, kirchliche Ämter und Würdenträger, Wissenschaftler und Kulturschaffende, hervorragende Persönlichkeiten aus 78 Ländern waren anwesend.

Jetzt haben sich in die Vorbereitung bereits mehr als 80 internationale Organisationen eingeschaltet. In 98 Ländern sind nationale Vorbereitungskomitees und Initiativgruppen auf Konsultationsgrundlage geschaffen worden. Eine solche Breite – politisch, sozial und geografisch – ist in der Geschichte der Friedensbewegung bisher ohne Bei-

spiel. Die Tatsache, daß die verschiedensten gesellschaftlichen Kräfte an der Vorbereitung des Kongresses teilnehmen, widerspiegelt den weltweiten Prozeß der Entspannung, der von den außenpolitischen Aktivitäten der Sowjetunion und den mit ihr verbündeten sozialistischen Staaten ausgeht und von allen friedliebenden Kräften auf der Welt unterstützt wird.

Die Hauptaufgabe des Kongresses, wird darin bestehen, die Tore weit zu öffnen für die gemeinsamen Aktionen. Sein Ziel ist es, den Frieden zu festigen und alle Friedensorganisationen zu stärken.



# SPEZIAL-SCHIFFFAHRT



## Mit neuem Elan an die Patenschaft

Die Festivalbewegung brachte nicht nur viele Reserven an den Tag, sondern auch unsere in Vergessenheit geratene Patenschaft mit der Patenstadt Merseburg. Es wurde schnell gehandelt, geschrieben, verhandelt und nach Monaten ein umfangreicher Vertrag unterschrieben.

Dabei gab es eine sehr gute Unterstützung durch die Abteilung soziale und kulturelle Betreuung des VEB DEUTFRACHT und durch den Rat der Stadt Merseburg, vertreten durch den Bürgermeister, Genossen Kircheis.

Beide Parteien helfen der Besatzung bei der Bewältigung aller organisatorischen Arbeiten, denn bei einem Tanker sind die Liegezeiten im Heimathafen sehr kurz, so daß die Unterstützung sehr nötig war.

Der neue Patenbetrieb des MT „Merseburg“ heißt jetzt VEB Industriemontagen Merseburg. Alle gesellschaftlichen Organisationen an Bord haben sich in ihren Programmen feste Ziele gesteckt.

Jede erfüllte Aufgabe ist jetzt mit dem Erfolgserlebnis verbunden, etwas für die bestimmt sehr wissensdurstigen „Landratten“ von Merseburg getan zu haben. Aber auch die Erfolge unseres Patenbetriebes werden für uns von Interesse und vor allem Ansporn für die weitere Arbeit sein, da der Betrieb die Patenschaftsbewegung zu einer Schwerpunktaufgabe für die Jugend des Betriebes gemacht hat.

MS „Merseburg“ wird dem nicht nachstehen.  
**Karl-Heinz Mehnert, Kapitän MT „Merseburg“**

## Protestresolution

Die Besatzungsangehörigen des in Dienst gestellten MS „Coswig“ verurteilen voller Zorn und Empörung den Putsch der reaktionären Militärjunta in Chile. Der feige Mord am legal gewählten Präsidenten der Republik Chile, Dr. Salvador Allende, erfüllt die Besatzung unseres Schiffes mit tiefer Abscheu. Unser ganzer Halt gilt all jenen Kräften, die mit Hilfe der ausländischen Imperialisten zum blutigen Terror greifen, um dem Volk Chiles seine fortschrittlichen sozialen Errungenschaften zu entreißen. Wir versichern dem werktätigen Volk Chiles, daß wir fest an seiner Seite stehen und es in seinem Kampf unterstützen werden. Aus einer Spendenaktion wird folgende Summe auf das Solidaritätskonto überwiesen: 108,- M.  
**Dieter Grimmer** Kapitän  
**Engelbrecht** Parteisekretär

## Sie fordern Freiheit für Luis Corvalan!

„Wir fordern die unverzügliche Freilassung des Senators Luis Corvalan, Generalsekretär der KP Chiles, und die sofortige Einstellung der Verfolgung aller Patrioten in Chile“, telegraphierte die Besatzung des Massengutfrachters „Riesa“ über Rügen-Radio an ihre Reederei.

Auch Kapitän und Besatzung des DEUTFRACHT-Tankers „Bitterfeld“ übermittelten über Funk eine Protestresolution. Darin heißt es: „Mit Zorn, Empörung und schärfstem Protest nahm die Besatzung die Nachricht von der Verhaftung von Genossen Luis Corvalan auf. Wir fordern seine sofortige Freilassung. Wir fordern Freiheit für alle eingekerkerten Patrioten.“

In ihrem Seefunktelegramm verurteilten die Seeleute des Tankers „Bitterfeld“ den faschistischen Terror der chilenischen Militärjunta. „Unsere Solidarität und Sympathie gilt der Unidad Popular und dem um Freiheit und Recht kämpfenden chilenischen Volk. Zur Unterstützung der Patrioten Chiles überweisen wir 270 Mark auf das Solidaritätskonto.“

Auch das Schiffskollektiv der MS „Aue“ der DEUTFRACHT-Reederei versichert in ihrer Protestresolution den chilenischen Klassenbrüdern unverbrüchliche Solidarität und überweist 405,- Mark zur Unterstützung der Unidad Popular. Weitere Telegramme gingen von den Schiffen „Lübbenau“, „Trattendorf“, „Senftenberg“, „Brandenburg“ und dem Kühlschiff „Theodor Storm“ ein.

**E. Brauns**

## Turbinentanker für VR Polen

Das polnische Außenhandelsunternehmen Centromotor hat der HDW den Auftrag zum Bau von drei Turbinentankern mit je 120 000 t Tragfähigkeit für die Polish Steamship Company erteilt. Der Bau der Schiffe soll im Werk Ross der HDW erfolgen. Die Kiellegung des ersten Schiffes soll im November dieses Jahres erfolgen, die Indienststellung ist im Zeitraum Herbst 1974 bis Frühjahr 1975 vorgesehen. Eine polnisch-chinesische Gesellschaft hat bei der Seebeckwerft der AG „Weser“ drei Schiffe des Typs „36 L“ als Linienschiffe auf der Route Shanghai-Gdansk



bestellt. Der Auftragswert für die drei Stückgutfrachter mit je 15 000 t wird mit 75 Mill. DM angegeben.

## Neuheiten aus Szczecin

1975 will die Warski-Werft in Szczecin das erste von acht für den Transport von Chemikalien gebauten Tank Schiffen übergeben. Die Schiffe sind für die norwegischen Reedereien „Westfal-Larsen“ und „Odfiel“ bestimmt. Sie gehören zu den Neuheiten im Welt-

schiffbau. Bisher wurden zwar in ausländischen Werften Einheiten eines ähnlichen Typs gebaut, die aber nur eine Tragfähigkeit bis knapp 10 000 tdtw haben. Dagegen soll die Tragfähigkeit der Tankschiffe aus Szczecin 20 000 tdtw betragen. Die Schiffe für Chemikalien sind so projektiert, daß sie gleichzeitig etwa 50 verschiedene Chemikalien mit unterschiedlicher Zusammensetzung und Toxizität transportieren können. Eine solche Funktion des Schiffes erfordert die Anwendung vieler Sicherheitssysteme. Um eine maximale Transportsicherheit zu gewährleisten, ist deshalb die volle Mechanisierung der Verladearbeiten vorgesehen.





## Ehrentafel

Anläßlich des Tages der Seeverkehrswirtschaft am 13. Oktober 1973 wurden aus der Flotte unserer Handelsschiffahrt als

„Verdienter Seemann“ geehrt:

**Alburg, Eberhard**  
Kapitän, VEB DSR  
**Fanger, Klaus-Dieter**  
Kapitän, VEB Deutfracht  
**Lehmann, Oskar**  
Bootsmann, VEB DSR  
**Müller, Günter**  
Schiffsführer, VEB BBB  
**Pobsien, Karl**  
E-Meister, VEB DSR  
**Schlimper, Horst**  
Stellvertreter des Ministers, Ministerium für Verkehrswesen  
**Söffing, Peter**  
Bootsmann, VEB DSR  
**Trede, Erika**  
Stewardess, VEB Deutfracht

Mit der „Verdienstmedaille der Seeverkehrswirtschaft in Gold“ wurden geehrt:

**Januszowski, Paul**  
Bootsmann, VEB DSP  
**Kehn, Berthold**  
Stewardess, VEB DSR  
**Planholz, Friedrich**  
Gruppenleiter, VEB BBB  
**Schalau, Kurt**  
Schmid, VEB DSR  
**Stark, Walter**  
Bootsmann, VEB Deutfracht  
**Stürzke, Dieter**  
Funkstellenleiter, VEB Deutfracht  
**Uhlemann, Helmut**  
Kapitän, VEB DSR  
**Westphal, Fritz**  
Vollmatrose, VEB DSR

Mit der „Verdienstmedaille der Seeverkehrswirtschaft in Silber“ wurden ausgezeichnet:

**Backhaus, Robert**  
Fahrtgebietsleiter, VEB DSR  
**Bagehorn, Ernst**  
Bereichsleiter, VEB DSR  
**Burmeister, Kurt**  
ltd. tech. Offizier, VEB DSR  
**Sander, Aribert**  
Funkstellenleiter, VEB DSR  
**Gotschalch, Hans**  
Bereichsleiter, VEB Deutfracht  
**Gärtner, Heinz**  
Kapitän, VEB DSR  
**Henk, Wolfgang**  
stellv. ltr. Politabt. Bereich Deutfracht  
**Hoffmann, Horst**  
ltd. techn. Offizier, VEB DSR  
**Jelinowski, Gabriele**  
Chefstewardess, VEB Deutfracht  
**Jürgens, Hans-Bruno**  
ltd. techn. Offizier, VEB Deutfracht  
**Konopka, Christa**  
Chefstewardess, VEB DSR  
**Laß, Jürgen**  
Bestmann, VEB DSR  
**Laubsch, Willi**  
Bootsmann, VEB DSR  
**Meyer, Karl**  
Maschinist, VEB BBB  
**Michaelis, Konrad**  
See-Übersetzer, VEB BBB  
**Oehler, Kurt**  
Bearb. f. Instandhaltung, VEB BBB  
**Zellmer, Gerhard**  
Geräteführer, VEB BBB  
**Reiher, Klaus**  
Gruppenlfr. Technik, VEB DSR  
**Rothmann, Manfred**  
l. Koch, VEB DSR  
**Dr. Schmidt, Harald**  
lfr. Hauptabt. P. Direktion  
**Stern, Max**  
Naut. Wachoffizier d. Werft- und Hafenabt. VEB DSR  
**Zenner, Jürgen**  
Koch, VEB DSR

## Besatzung des MS „Hiddensee“ packte zu und veränderte

Entsprechend den Beschlüssen des VIII. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands wurden und werden auch auf unserem Schiff große Anstrengungen unternommen, um die Arbeits- und Lebensbedingungen spürbar zu verbessern. Über solche Probleme, die auch auf einem Alttonnageschiff vom Baujahr der „Hiddensee“ besonders stark zum Tragen kommen, wurde schon seit der Indienstellung bei der DSR, im Januar 1963, häufig diskutiert. Und vieles, woran der westdeutsche Reeder beim Neubau des Schiffes arg gespart hatte, war ja auch von seiten der DSR schon verändert worden. Aber es war nach Meinung der Besatzung noch nicht genug. Wir hatten konkrete Vorstellungen, wie wir mit geringem finanziellem Aufwand die Arbeits- und Lebensbedingungen auf unserem Schiff entscheidend verbessern können. Von seiten des Flottenbereiches wurde uns mitgeteilt, daß eine Passagierkammer ständig als Besatzungskammer genutzt werden könnte, und daß wir bei unserem „Bauvorhaben“ auch finanzielle Unterstützung erhalten würden. Von den einzelnen Bereichen und Organisationen wurden dem Schiffsrat noch einmal Vorstellungen unterbreitet, auf einer Bordversammlung diskutiert und danach der entsprechende Arbeitsplan aufgestellt.

1. Umbau der freien Passagierkammer zum Wohnraum für den I. Nautischen Offizier.
2. Die Trennwand von der Mannschaftsmesse zur II. Ing.-Kammer wird herausgenommen und aus beiden Räumen eine angemessene Mannschaftsmesse geschaffen.
3. Die Schlafkammer des Kapitäns wird vollständig umgebaut, so daß darin in

Zukunft auch noch die mitreisende Ehefrau schlafen kann.  
4. Mit zwei überholten Klimatruhen von MS „Usedom“ werden die restlichen neun Kammern im Achterschiff und zehn Kammern Mittschiffs klimatisiert.  
5. In der Kombüse werden umfangreiche Umbauten vorgenommen, um die Arbeitsbedingungen des Küchenpersonals zu verbessern.  
Alle Punkte wurden zu 90 Prozent mit Bordmitteln erfüllt. Zusätzlich wurden fünf Backskisten aufgepolstert und neu bezogen. Wir haben errechnet, daß all diese Arbeiten, die von uns ausgeführt wurden, Werftkosten von 31.889,-

Mark verursacht hätten. Die Eigenkosten betragen aber nur 8458,- Mark, somit ergibt sich eine Einsparung von 23.431,- Mark. Die Materialkosten wurden in beiden Fällen nicht berechnet, da uns hierüber keine aussagekräftigen Rechnungen vorliegen. Aber nicht die erbrachten Eigenleistungen oder die direkten Einsparungen sind hierbei das Primäre, sondern die Tatsache, daß sich bei der Planung und Durchführung der obengenannten Arbeiten das Kollektiv weiter gefestigt und bewiesen hat, daß man die Arbeits- und Lebensbedingungen verbessern kann, ohne auf große Umbauten während einer Werftliegezeit zu warten.



## Lebensbedingungen unserer Seeleute weiter verbessert

Die schrittweise Verwirklichung des umfangreichen sozialpolitischen Programms des VIII. Parteitages zeigt sich auch in der ständigen Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen für unsere Seeleute. Die jüngste Verbesserung ist die Neuregelung der Verpflegungsordnung für unsere Seeleute.  
Wir führten zu diesem Problem ein Gespräch mit dem Genossen Josef Merz, Beauftragter für Wirtschaftsfragen der DSR.

**Frage:** Der Minister für Verkehrswesen entschied, Regelungen der Verpflegungsordnung für die Handelsflotte der DDR mit Wirkung vom 1.10.1973 zu verändern. Was veranlaßte zu dieser Entscheidung?

**Antwort:** Die Verpflegungsordnung aus dem Jahre 1968 (wesentliche Teile sind bereits älteren Datums) spiegelte in einigen Regelungen die Erfordernisse der weiterentwickelten Versorgungsbedingungen ungenügend wider. Derartige überholte Bestimmungen empfand das seefahrende Personal als ungerechtfertigt beschränkend.

Es resultierten daraus zahlreiche Änderungsvorschläge aus der Bordversorgungspraxis. Angesichts der Bedeutung, die in unserem Staat den Lebensbedingungen der Werktätigen zukommen, sind die neuen Grundsätze noch im laufenden Planjahr in Kraft gesetzt worden.

**Frage:** Welche praktischen Auswirkungen hat die Erhöhung des Bordverpflegungssatzes von 6,- auf 7,- Mark?

**Antwort:** Die Erhöhung ergab sich vornehmlich aus der Preisumstellung von bisher zu Valutawerten kalkulierten Positionen der Speiserolle auf Mark: das ermöglicht es, die Speiserolle nunmehr durchgehend ohne Rücksicht auf Valutaansprüche in vollem Umfang anzuzuwenden.  
Die Steigerung ergab sich ferner aus

einem höheren Einsatz von Kaffee und Eiern. In den übrigen Positionen bleibt die Speiserolle verbindlich und ist als ernährungsphysiologische Grundlage der Bordverpflegung zu beachten.

Die Veränderung des Verpflegungssatzes beinhaltet also im wesentlichen eine Korrektur am Verfahren des Warenbezuges, nicht aber eine generelle Veränderung der Struktur unserer Bordernährung. Die Schiffsleitungen sollten daher nicht zulassen, daß aus der Neufestlegung überspitzte Forderungen an die Bordversorgung gestellt werden, die nicht im Interesse einer gesunden Ernährung liegen.

Die Erhöhung des Verpflegungssatzes drückt sich auch in der Höhe des Verpflegungsgeldes aus. Er beträgt künftig angeglichen ebenfalls 7,- Mark täglich; die unverstandene Differenzierung wurde bei dieser Gelegenheit beseitigt.

**Frage:** Wie gestaltet sich in Zukunft die Ergänzung von Frischproviant in Auslandshäfen?

**Antwort:** Etwa 30 Prozent höhere Valutasätze, zusätzlich jener frei gewordenen Beträge, die bisher im Rahmen der Speiserolle valutaseitig im Inland zu finanzieren waren, dürften die negativen Auswirkungen der internationalen Agrarpreisentwicklung auf den Bezug von Frischproviant im Ausland aufheben.

Es ist beabsichtigt, die Verantwortung der Kapitäne für die Sortimentswahl der Ergänzungseinkäufe im Interesse gesunder und abwechslungsreicher Ernährung zu erhöhen. Es dürfen nach Beratung mit den verantwortlichen Zahlmeistern/Köchen und Hygieneaktivitäten jedoch nur solche Bestellungen bestätigt werden, die mit sparsamer Valutaverwendung vereinbar und ökonomisch vertretbar sind.

**Frage:** Welche Wünsche verbinden sich bei Ihnen mit den neuen Maßnahmen für verbesserte Lebensbedingungen der Schiffskollektive?

**Antwort:** Alle Angehörigen des Wirtschaftspersonals, besonders aber die verantwortlichen Köche, sollten sich der großen Verantwortung bewußt sein, die sie durch die Qualität der Bordverpflegung für Gesundheit, Leistungsfähigkeit und Stimmung der Besatzungen tragen. Die Kollektive ihrerseits sollten gute Versorgungsleistungen stärker anerkennen und würdigen.

Mögen die ausreichenden materiellen Möglichkeiten bewußt und ideenreich für eine niveauvolle Betreuung unserer Seeleute genutzt werden.

## Zahlung des Kinderweihnachtsgeldes für 1973

Für die Beschäftigten der DSR und DEUTFRACHT, die das staatliche Kindergeld von beiden Betrieben erhalten, erfolgt in diesem Jahr die Überweisung des Kinderweihnachtsgeldes auf die Konten der Reichsbahnsparkasse.

Die hervorragenden Leistungen aller Beschäftigten der DSR und DEUTFRACHT machen es möglich, in diesem Jahr das Kinderweihnachtsgeld auf 20,- Mark pro Kind zu erhöhen.

Die Überweisung erfolgt mit dem Novembergehalt.

Sollten durch eingetretene Veränderungen, Überweisungen nicht in richtiger Höhe erfolgt sein, bitten wir, sich mit der Abt. Betreuung in Verbindung zu setzen.

**P. Krügel**  
Leiter des Betreuungszentrums



## Erika Trede, Chefstewardess auf MT „Böhlen“



### Sie besitzt ein gutes Fachwissen

Sie ist an Bord des Motortankers „Böhlen“ beliebt und geachtet: Chefstewardess Erika Trede. 1965 fing sie in der Handelsflotte als Stewardess an. Seit 1967 führt sie auf MT „Böhlen“ und hat sich hier bis zur Chefstewardess entwickelt. Sie besitzt ein gutes Fachwissen und verfügt über ausgezeichnete organisatorische Fähigkeiten, die ihr helfen, ihre Aufgaben zur vollsten Zufriedenheit zu erfüllen. MT „Böhlen“ ist seit längerer Zeit als Leichterboot im Rostocker Ölhafen eingesetzt. Das erfordert eine hohe Einsatzbereitschaft von allen Besatzungsmitgliedern, so auch von Erika Trede. Mit größter Sorgfalt verwaltet die sympathische Frau den Wirtschaftsbereich des Schiffes, ist umsichtig, sparsam und von größter Sauberkeit. Sie leitet ruhig aber konsequent ihre Mitarbeiter an und erzieht sie zu verantwortungsbewußten Facharbeitern. Der Service, den Erika Trede für die Besatzung und die Betreuung der Gäste und Behörden im Ausland bietet, trägt wesentlich zu einem guten Bordleben bei und auch zur Repräsentation des Schiffes im Ausland. Die Inventuren und Abrechnungen werden von ihr termingerecht und in guter Qualität durchgeführt. Durch ihre Umsicht konnte sie speziell bei Relationsänderungen während der Reise die Bewirtschaftung von Getränken und Transit so gestalten, daß Einkäufe im Ausland vermieden werden konnten. Seit Jahren ist die Chefstewardess Mitglied der Schiffsgewerkschaftsleitung und der Kommission und gehört zu den aktivsten und vorbildlichsten Besatzungsmitgliedern, wenn es um die gesellschaftliche Erziehung und um optimale Arbeitsergebnisse geht. Mit dieser Einstellung gelingt es ihr auch, die Stewardessen heranzubilden. Trotz ihrer Konsequenz ist sie beliebt und wird auch von allen anderen Besatzungsmitgliedern geachtet. Ihre politisch-moralische Einstellung findet ihren Ausdruck in einer vollkommene Übereinstimmung von Wort und Tat.

Anlässlich des Internationalen Frauentages 1973 wurde Erika Trede zu einem Empfang des Ministers für Verkehrswesen eingeladen. Mit ihr wurde eine der dienstältesten und besten Stewardessen der DEUTFRACHT-Reederei geehrt, stellvertretend für alle tüchtigen und fleißigen Frauen, die in der Flotte ihren Dienst versehen.

Für ihre Verdienste konnte sie zum Tag der Seeverkehrswirtschaft als „Verdienter Seemann“ ausgezeichnet werden.

## Eberhard Alburg, Kapitän auf MS „Warin“



### Ohne zögern, eilte er zu Hilfe

Dem einstigen Arbeiterjungen aus Werder an der Havel war es bestimmt nicht in die Wiege gesungen worden, daß er dereinst im Leben die Havelseen mit den Weltmeeren vertauschen würde. Er tat es.

Dem Ruf der Partei der Arbeiterklasse, zum Aufbau eigener Handelsflotte folgend, begann Eberhard Alburg 1952 seine Lehre als Matrose. Er nutzte die Lehrjahre gut und eignete sich hohes seemännisches Können an. Als Vollmatrose fuhr er dann auf verschiedenen Schiffen, und 1958 finden wir ihn auf der „Magdeburg“ bereits als Bootsmann. In dieser Funktion, die er bis 1963 ausübte, bewies er bereits, was in ihm steckt. Mehrere Verbesserungsvorschläge, darunter einer, der für die Typ-IV-Schiffe einen Jahresnutzen von 42 000,-Mark erbrachte, bewiesen es.

Dieses Knobeln, dieses „nutze der Gesellschaft und du nutzt dir selbst“ ist auch in den folgenden Jahren sein Begleiter, wurde ein wesentlicher Charakterzug von ihm. Nach erfolgreichem Schulbesuch fuhr er als Nautischer Offizier und ab 1969 als Kapitän auf MS „Nordstern“. In all diesen Funktionen strebt er nach hohen fachlichen und politischen Ergebnissen. Er warb zum Beispiel wiederholt zusätzliche Ladung, erreichte so eine bessere Schiffsauslastung. Als Kapitän von MS „Warin“, eingesetzt auf der Englandlinie, machte er sich vor allem in der Rückführung von Leercontainern verdient. Mit „seinem“ Schiff vollbrachte er übrigens auch eine hervorragende seemännische Leistung. Ohne langes Zögern schlepte er MS „Boltenhagen“, das totalen Maschinenschaden hatte, von Terschelling nach Igmutiden. Durch diese Tat werden dem Betrieb die sonst notwendigen Kosten für Bergungsschlepper und Bugsierer erspart.

Wie im fachlichen, so ist Eberhard Alburg auch in seiner politischen Haltung – immer ein Vorbild. 1969 wurde er folgerichtig Mitglied unserer Partei. Seine Besatzung von MS „Nordstern“, erhielt als erste den Ehrentitel „Kollektiv der Deutsch-Sowjetischen Freundschaft“. Der Kampf um diesen Titel wurde wesentlich von ihm inspiriert, lebte von seinen Aktivitäten.

Noch etwas zeichnet Kapitän Alburg aus. Selber stets lernen, nach neuem Wissen strebend, sorgt er sich stets um die qualifizierte Ausbildung der ihm anvertrauten Matrosen, um die ständige Weiterbildung aller Besatzungsmitglieder. So trägt er entscheidend mit dazu bei, sozialistische Persönlichkeiten an Bord heranzubilden und die Kollektive, denen er angehört, zu festigen.

Seine bisherigen Auszeichnungen Aktivist und „Verdienter Aktivist“ sowie der „Verdienstmedaille der Seeverkehrswirtschaft“ in Bronze wurde anlässlich des Tages der Seeverkehrswirtschaft 1973 der Ehrentitel „Verdienter Seemann“ hinzugefügt.

## Günter Möller, Schiffsführer im VEB BBB



### Anerkennung für vorbildliche Arbeit

Schon über Generationen ist Genosse Günter Möller mit der Seefahrt verbunden. Er selbst steht seit seinem 12. Lebensjahr auf schwimmenden Planken. Seine guten Freunde und Bekannten nennen ihn „Kapt'n Kid“, ihn, der zu Warnemünde gehört, wie die Mole, der Leuchtturm oder die Lotsenstation. Hier wohnt er, hier arbeitet er, hier lebt er, der fast 55 Jahre alte Schiffsführer des Lotsenversetzbootes „Lachs“, dessen Betrieb der VEB Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei ist. Sein jetziges Einsatzgebiet erstreckt sich über einige Meilen vor Warnemünde. Täglich legt er diese Route mit dem Lotsenversetzboot mehrmals zurück, bringt Lotsen zu den Schiffen auf Reede hinaus oder holt sie von auslaufenden Schiffen zurück. Der erfahrene Schiffsführer kennt das Hafenrevier vor Warnemünde wie kaum ein anderer, er weiß aber auch um die Tücken der See, die sich dem kleinen Boot oftmals entgegenstellen und sein ganzes Können abverlangt. Genosse Möller gehört nicht zu jenen, die vor Schwierigkeiten zurückschrecken, die nichts riskieren. Und trotzdem ist jede Situation überlegt. Schließlich trägt er selbst die Verantwortung über Leben und Sicherheit. Der Seemannsberuf ist hart, er fordert. Doch das ist für den Genossen Möller Selbstverständlichkeit. Sein Tun und Denken wird schon längst von solchen Prinzipien bestimmt. Organisationstalent, Einsatzfreude zu jeder Zeit, umfangreiche Kenntnisse auf seemännischem Gebiet verschaffen ihm unter seinen Kollegen Achtung und Anerkennung. Ständig hat er sich weiterqualifiziert, um nicht nur seinen persönlichen, sondern auch den Forderungen der Gesellschaft besser gerecht zu werden. Er besitzt das Patent A 2, Kapitän in der Ostseefahrt. Durch seine kämpferische und schöpferische Unruhe hat Genosse Möller vielfältige Leistungen erreicht. Erwähnt sei hier vor allem sein Einsatz bei den umfangreichen Verbesserungen der Arbeits- und Lebensbedingungen auf den Lotsenversetzbooten sowie den Landunterkünften. Ständig ist er darum bemüht, die Reparaturkosten für die Instandhaltung der Lotsenversetzboote zu senken. So konnten durch seine Initiative im Jahre 1971 rund 15 TM pro Boot eingespart werden. Genannt werden muß auch seine schöpferische Initiative im Neuerwerden. Bereits im Jahre 1966 wurde er bester Neuerer des Betriebes. Zahlreiche Neuererorschläge hat er eingereicht, die in der Zwischenzeit verwirklicht wurden. Einer seiner Vorschläge ergab einen jährlichen Nutzen von 10 TM.

Als Genosse unserer Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands tritt er als Vorbild auf. Seinen Kollegen steht er mit Rat und Tat zur Seite, den jüngeren vermittelt er gern seine Erfahrungen.

Seine vorbildliche Arbeit wurde mit der dreimaligen Auszeichnung als Aktivist gewürdigt. Zweimal erkämpfte er, mit seinem Kollektiv den Titel „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“. Neben der zweimaligen Auszeichnung mit der Medaille der SVW in Bronze 1968 und 1969 wurde er in diesem Jahr am Tag der Seeverkehrswirtschaft als „Verdienter Seemann“ geehrt.



## Dieter Stürzekarn, Funkstellenleiter auf MS „Riesa“



### Ein gewissenhafter Genosse

Dieter Stürzekarn fährt seit 13 Jahren auf verschiedenen Schiffen der Handelsflotte der DDR. Der Wunsch, zur See zu fahren, steckte schon lange in ihm. Den endgültigen Entschluß faßte er nach einem Artikel über die Seereederei in der „Jungen Welt“. Es vergingen dann noch zwei Jahre von seiner Bewerbung, der Studentenzzeit an der Seefahrtsschule Wustrow bis zum Einsatz als II. Funkoffizier in der Flotte. Nach relativ kurzer Einarbeitungszeit war Genosse Stürzekarn in der Lage, selbständig seinen Dienst als Funkstellenleiter zu versehen. Auf MS „Lübbenau“, wo er von 1965 bis 1971 fuhr, gehörte er zur Stammbesatzung und begann gesellschaftlich als Vorsitzender der Schiffsgewerkschaftsleitung zu arbeiten. Seit 1971 zählte Dieter Stürzekarn zur Stammbesatzung des MS „Riesa“. Hier übernahm der heute 33jährige die Funktion des Parteisekretärs. Für ihn war das eine neue, bedeutende Funktion. Er arbeitete an sich und vervollkommnete sein politisches Wissen ständig, um für andere als Vorbild zu dienen. Unter seiner Anleitung konnte vieles in der gesellschaftlichen Arbeit rationalisiert werden, und er beriet sich oft mit den Vertretern der Organisationen. Die Devise des bescheidenen, aber konsequenten Parteisekretärs formuliert er selber so: „Ich habe versucht, nicht nur zu reden, sondern auch danach zu handeln.“ Zur Zeit besucht Genosse Stürzekarn für ein Jahr die Bezirksparteischule. Dieses Jahr soll ihm als Grundlage für seinen weiteren Einsatz dienen, und er selber wird sich bemühen, so viel wie möglich für sich aus diesem Studium mitzunehmen. Die Genossen an Bord des MS „Riesa“ kennen ihn als einen gewissenhaften Genossen, der seine großen Berufserfahrungen nutzt, um die ihm übertragenen Aufgaben zur vollsten Zufriedenheit der Schiffsleitung und des Betriebes zu erledigen. Reparaturen an den Funk- und Funknavigationsanlagen führte er oftmals selbständig aus. Durch seine Arbeit konnten erhebliche Reparaturgelder in Valuta und Mark eingespart werden. Genosse Stürzekarn hat sich eine gute Allgemeinbildung und ein hohes politisches Wissen angeeignet. Seine fachlichen Kenntnisse behält er jedoch nicht nur für sich. Er vermittelt sie mit großem Zeitaufwand an jüngere Genossen weiter, die er während ihrer Ausbildung betreut. Durch seinen ruhigen und ausgeglichenen Charakter fügt sich Dieter Stürzekarn gut in die Bordkollektive ein, und auch durch seinen parteilichen Standpunkt und sein bewußtes Auftreten wird er als Offizier von der Besatzung anerkannt und geachtet. Für seine langjährigen guten Leistungen auf fachlichem und gesellschaftlichem Gebiet, die auch in den bisherigen Auszeichnungen ihre Würdigung fanden, wurde Dieter Stürzekarn mit der „Verdienstmedaille der Seeverkehrswirtschaft“ in Gold ausgezeichnet.

## Fritz Westphal, Bestmann auf MS „Baabe“



### Genießt Vertrauen und Wertschätzung

Wenn MS „Baabe“ bei Inspektionen immer gute Noten erhält, so ist das letzten Endes auch ein Verdienst des Genossen Fritz Westphal, Bestmann dieses Schiffes.

In seinen bewährten Händen liegt die deckmäßige Instandhaltung, aber auch der zügige und rationelle Arbeitsablauf, den er mit Umsicht und hohem Verantwortungsbewußtsein leitet. Seine ausgezeichneten seemannischen Kenntnisse und seine handwerklichen Fähigkeiten sind ihm für diese Funktion eine gute Grundlage.

Ein weiteres Beispiel für seine gute Arbeitsweise ist die ausgezeichnete Lagerhaltung von Verbrauchsmaterialien. Eine ständige exakte Materialkontrolle, in enger Zusammenarbeit mit dem I. Offizier des Schiffes, gestatten ihm stets einen genauen Überblick über Vorhandenes. So belasten keine Kosten durch Überplanbestände die guten Wettbewerbsergebnisse.

Diese Kenntnisse und Fähigkeiten des Genossen Fritz Westphal sind gepaart mit hohem Verantwortungsbewußtsein, aber auch von Kameradschaftlichkeit und uneigennütziger Hilfsbereitschaft. In seinem ganzen Tun läßt er sich stets vom Klassenstandpunkt leiten. All diese guten Eigenschaften haben ihm das Vertrauen und die Wertschätzung des gesamten Kollektivs eingebracht. Dies hat sicher auch sein Kollektiv der Grundorganisation der Partei an Bord bewogen, ihren Genossen Fritz Westphal als Sekretär zu wählen – seit 1969.

Seine fachliche und seine politische Tätigkeit sind zwei Seiten einer Medaille. Sie bilden ein harmonisches Ganzes zum Nutzen des gesamten Kollektivs.

Die verstärkte politisch-ideologische Arbeit an Bord, die bessere Zusammenarbeit mit den Leitenden der Massenorganisationen, die Unterstützung bei der Bildung einer Gruppe der Deutsch-Sowjetischen Freundschaft und das engere Vertrauensverhältnis Genossen zu den Parteilosen sind eng mit seiner Leitungstätigkeit verbunden.

Genosse Westphal fährt seit 1959 zur See und erhielt 1960 und 1972 die Auszeichnung als Aktivist. 1961 und 1965 konnte er mit seinem Kollektiv den Ehrentitel „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“ erringen.

Anläßlich des Tages der Seeverkehrswirtschaft wurde Genosse Fritz Westphal mit der „Verdienstmedaille der Seeverkehrswirtschaft“ in Gold geehrt.

## Manfred Rothmann, I. Koch auf MS „Darß“



### Einer der besten Köche des Flottenbereiches

Des Lobes voll über die Künste ihres I. Kochs sind die Besatzungsmitglieder auf MS „Darß“. Aber nicht nur auf diesem Schiff lobt man Manfred Rothmann. Auch auf anderen Schiffen des Bereiches Mittelmeer ist er deshalb gern gesehen.

Seit mehr als zehn Jahren ist Genosse Rothmann nun schon an Bord, davon sieben Jahre auf „seinem“ Schiff. Und in dieser Zeit hat er stets sein hohes fachliches Können bewiesen. Sicher nicht zu unrecht wird behauptet, daß Manfred Rothmann zu den besten Köchen dieses Flottenbereiches gehört. Er liebt seinen Beruf, seine Arbeit, und diese Liebe spüren die Seeleute in jedem von ihm zubereiteten Essen.

Anerkennung finden seine stets abwechslungsreiche Verpflegung, die peinliche Sauberkeit am Arbeitsplatz und eine gewissenhafte Abrechnung über das ihm anvertraute Volkseigentum. Das Wort „Differenzen“ gibt es in seinem Sprachgebrauch nicht. In all den Jahren seiner Fahrtenzeit stimmte stets „die Kasse“.

Genosse Rothmann, von Beruf Bäcker, nutzt auch diese Kenntnisse seines ersten Berufes in doppeltem Sinne. Er bereichert seinen Speiseplan ständig durch Erzeugnisse des Bäckerhandwerks, und zum anderen gibt er von seinem Wissen als Bäcker an die als II. Köche eingesetzten Kollegen weiter. So erlernen auch diese unter seiner Obhut Fertigkeiten des Bäckerhandwerkes im Interesse einer noch besseren Versorgung der Seeleute auch auf ihren Schiffen.

Die Achtung genießt Genosse Manfred Rothmann, aber nicht nur wegen seiner ausgezeichneten fachlichen Arbeit, sondern auch wegen seines offenen und ehrlichen Charakters. Er verschließt sich nicht in seiner Kombüse, sondern fühlt sich stets als Teil des Kollektivs und nimmt aktiv Anteil am gesellschaftlichen Leben.

Für seine vorbildliche Arbeit wurde Manfred Rothmann 1966 als Aktivist und 1971 mit der „Verdienstmedaille der Seeverkehrswirtschaft“ in Bronze geehrt. Zum Tag der Seeverkehrswirtschaft 1973 wurde ihm die „Verdienstmedaille der Seeverkehrswirtschaft“ in Silber verliehen. „Das Besatzungskollektiv des MS „Darß“, so heißt es in der Begründung dazu, „ist einhellig der Meinung, daß die Auszeichnung des Genossen Rothmann mit der „Verdienstmedaille der Seeverkehrswirtschaft“ in Silber eine Würdigung seiner bisherigen Leistungen wäre.“

Die Redaktion gratuliert ihm und allen hier Genannten zu der erfolgten Auszeichnung recht herzlich.



# Freizeitgestaltung an Bord

Große Aktivitäten kann die Besatzung des MS „W. Seelenbinder“ des Flottenbereiches Afrika aufweisen. In ihren monatlichen Plänen werden politische, fachliche und sportlich-kulturelle Veranstaltungen geplant. Eine abwechslungsreiche Freizeitgestaltung an Bord wird groß geschrieben. Der Fotozirkel des Schiffes hielt zum Beispiel im Bild fest, wie Besatzungsmitglieder ein Schwimmbad an Dock bauen. Welcher Fotozirkel berichtet als nächster?



Genossen des MS „Werner Seelenbinder“ während eines Subbotniks auf der letzten Reise an Bord. Hier werden die Wände des Schwimmbades zugeschnitten.



Rekonstruktion der Poop und vorbereitende Arbeiten zum Bau des Schwimmbades.



Die Matrosen Lukaß und Reißer beim Nähen.



Auch sportliche Betätigung gehört auf einer langen Reise zur Erholung. Die Genossen Müller und R. Will, Stewardess, beim Endspiel.



Mitglieder des Fotozirkels machten während der letzten Reise des MS „W. Seelenbinder“ im August 1973 diese Aufnahme von ihrem Schiff auf der Reede von Tanga.



## WISSENSCHAFT

## FORSCHUNG

## TECHNIK



Lösch- und Ladebetrieb im Überseehafen wird effektiver gestaltet.

Durch die Anwendung sowjetischer Erfahrungen zur konzentrierten Schiffsabfertigung:

## Schiffsliegeplätze werden eingespart

### ● Steigerung der Arbeitsproduktivität um 25 Prozent

Wir berichteten bereits in der letzten Ausgabe an dieser Stelle über die Probleme der konzentrierten Schiffsabfertigung. In der Betriebszeitung des Seehafens Rostock erschien dazu ebenfalls ein Beitrag, den wir hier nachdrucken. Das Prinzip der konzentrierten Schiffsabfertigung wurde mit Erfolg in den sowjetischen Schwarzmeerbahnen Odessa und Ilyshewsk eingeführt. Es stellt eine Arbeitsmethode dar, mit deren Anwendung die Arbeitsproduktivität um 25 Prozent gesteigert und eine Erhöhung der Abfertigungsleistung von 470 Tonnen in 24 Stunden auf 800 Tonnen in 24 Stunden erreicht werden konnte.

Ausgangspunkt aller Überlegungen und Maßnahmen ist die intensive Ausnutzung aller vorhandenen Kapazitäten des Hafens und ihre volle Konzentration auf die gleichzeitige und schnelle Abfertigung einer bestimmten Anzahl von Schiffen. Anlässlich eines Erfahrungsaustausches mit den sowjetischen Schwarzmeerbahnen wurde das Prinzip der konzentrierten Schiffsabfertigung studiert und im Ergebnis dieser Reise festgestellt, daß wesentliche Bestandteile der sowjetischen Methode auf unsere Verhältnisse umgewandelt und angewendet werden können. Wieder einmal konnte bestätigt werden, daß der Erfahrungsaustausch die billigste Investition ist und durch die Anwendung sowjetischer Arbeitsmethoden reale Möglichkeiten bestehen, den bestehenden Widerspruch zwischen den vorhandenen Kapazitäten im Hafen und dem Bedarf und der Forderung der Reederei abzubauen. Die ständige Steigerung der Umschlagleistung und die jährliche Zunahme der Anzahl der abfertigten Schiffe haben im Seehafen Rostock dazu geführt, daß in fast allen Hafenbereichen die Grenze der Leistungsfähigkeit erreicht und das Prinzip „Der Hafen wartet auf das Schiff“ sehr oft durchbrochen wurde. Dadurch entstanden Effektivitätsverluste bei den Reedereien und auch im Betrieb, Termintreue sowie schneller Güterdurchlauf waren damit oft in Frage gestellt.

Die Analyse ergab: In einem Monat 25 Tage weniger.

Da eine Kapazitätserweiterung sowohl durch Vergrößerung der Kaianlagen als auch eine spürbare Erhöhung der Arbeitskräfte und der technischen Kapazitäten kurzfristig nicht zu erwarten sind, wird mit Hilfe der experimentellen Anwendung der konzentrierten Schiffsabfertigung der Versuch unternommen, die Termintreue der Linienschiffe zu sichern und eine spürbare Verbesserung der Hafendurchlaufzeiten auf den Liegeplätzen 31 bis 59 im Überseehafen zu erreichen. Diese Aufgabenstellung ist real, selbst wenn eine Reihe von Voraussetzungen noch nicht vorhanden sind und zielgerichtet erst noch geschaffen werden müssen.

Wir haben anhand umfangreicher analytischer Arbeit den Monat Mai 1973 nach der konzentrierten Schiffsabfertigung durchgerechnet und folgendes Ergebnis erreicht (theoretische Rechnung): Die Vorliegezeit der Linienschiffe hätte sich bei Anwendung der Methode um sechs Tage und die Bearbeitungszeit um neun Tage, die Gesamtzeit um 15 Tage reduziert.

In der Trampschiffahrt ergab sich folgendes Bild:  
Vorliegezeit 30 Tage mehr, Bearbeitungszeit 40 Tage weniger, Gesamtzeit 10 Tage weniger.

Insgesamt wären demnach 25 Schiffsliegeplätze weniger in Anspruch genommen worden. Auf Grund dieser theoretischen Erkenntnisse wurde anhand der Arbeitskräfte-, Liegeplatz- und technischen Kapazitäten die anwendbare Methode für die konzentrierte Schiffsabfertigung erarbeitet. Bei einer Mindestbesetzung von zwei Gang pro Schiff und Schicht (außer Nord-Ostsee und Metallschiffe) ergibt sich folgendes Programm der gleichzeitig zu bearbeitenden Schiffe: Nord-Ostsee-Linien: drei bis vier Schiffe — 4 Gang/Schicht

Überseeschiffe, Tramp- und Linienschiffe: drei Schiffe — 6 Gang/Schicht  
Fruchtschiffe: ein Schiff — 2 Gang/Schicht, Metallschiffe (Import): ein Schiff — 1 Gang/Schicht, Schüttgut und Metalle (Export): zwei Schiffe — 4 Gang/Schicht

Gesamt: 10/11 Schiffe 17 Gang/Schicht. Dieses Programm entspricht unserer derzeitigen Kapazität. Auf dieser Grundlage wird zur Zeit experimentell gearbeitet. Grundlage ist das mit der DSH abgestimmte Monatsprogramm, welches dekadentweise berichtigt wird.

Durch die konzentrierte Bearbeitung ergeben sich eine Reihe von Problemen.

die im Experimentierzeitraum (September bis Dezember) exakt analysiert und gelöst werden müssen. Aus der jetzigen Sicht handelt es sich um die rechtzeitige Bereitstellung der Aufträge, die Erhöhung der Abnahme von Importgütern durch die Empfänger, die bedarfsgerechte und konzentrierte Bereitstellung der Leerwagen, die verschiffungsbereite Bereitstellung der Exportgüter für Linienschiffe und Trampschiffe, die schnelle Räumung der Liegeplätze nach Beendigung des Lade- bzw. Löschprozesses, die exakte Planung und Abstimmung der Versorgungs-, Beburkungs- und sonstiger Heimathafenprobleme, die unbedingte Verbesserung der Zusammenarbeit der Kooperationsbetriebe und der gemeinsame Kampf aller um die Planmäßigkeit.

Alle aufgeführten Probleme bleiben ungelöst, wenn nicht alle beteiligten Mitarbeiter mit Herz, Verstand und hoher Einsatzbereitschaft dem zur Zeit laufenden Experiment zum Durchbruch verhelfen und alle subjektiven und objektiven Schwierigkeiten mit hohem Bewußtsein überwinden. In allen Verantwortungsbereichen gilt es deshalb, politisch-ideologische Klarheit zu schaffen über die konzentrierte Schiffsabfertigung. Ihre konsequente Durchsetzung sichert uns nicht nur Termintreue der Linienschiffe und schnellere Hafendurchlaufzeit, sie erhöht auch das Ansehen des Hafens gegenüber fremden Reedern und Kunden, erzieht alle Beteiligten zur Planmäßigkeit und hat neben dem volkswirtschaftlichen Nutzen nicht zuletzt einen hohen moralischen Wert, da alle Beteiligten durch konzentrierte und schnelle Abfertigung der Schiffe an einem effektiven Erfolgsergebnis beteiligt sind.

Wolfgang Wirdel,  
Direktor für Produktion



## Erfahrungen der „Hellerau“-Besatzung sehr gefragt

Die Zeitung „Voll voraus“ wird bei uns ständig gelesen, und die einzelnen Artikel werden diskutiert.

Unser Neuererkollektiv hat auf seiner letzten Sitzung den Artikel des MS „Hellerau“ „Unsere Bilanz ist gut — 9. ZK-Tagung sporn zu höheren Leistungen an“, erschienen im „Voll voraus“ Nr. 16, Seite 5, ausgewertet. Wir sind der Meinung, daß das Maschinenkollektiv des MS „Hellerau“ eine beispielhafte Arbeit leistet und Vorbild für die Flotte ist.

Eine Einsparung von 18 372,— Mark bei Ölen und DK im 1. Halbjahr 1973 übertrifft unsere Vorstellungen von rationaler Fahrweise von Maschinenanlagen. Wir sind der Meinung, daß diese Leistung auch für unser Schiff ihre Anwendung finden könnte. Denn auch wir sind bestrebt, den sozialistischen Wettbewerb und unsere gesamte Arbeitsweise nach den Impulsen des VIII. Parteitages und der 9. ZK-Tagung zu führen und um Höchstleistungen bei der Erfüllung der gestellten Aufgaben zu kämpfen.

Wir stellen an die Genossen des MS „Hellerau“ die Frage: „Wie würde diese enorme Einsparung erzielt?“

Eine konkrete Stellungnahme im „Voll voraus“ oder ein Erfahrungsaustausch wäre in unserem Sinne und wir glauben auch im Sinne der gesamten Flotte.

Stielow, Vorsitzender des Neuererkollektivs MS „Weida“





## Mit guten Ergebnissen die Parteiwahlen vorbereiten

In der Grundorganisation der SED des BT 1/Verwaltung wurde der Beschluß des Politbüros des ZK der SED des BT 1/Verwaltung wurde der Vorbereitung der Parteiwahlen in engem Zusammenhang mit dem Beschluß der Parteiorganisation des VEB „Otto Buchwitz“ beraten und ausgewertet. Hierbei wurde herausgestellt, daß unsere Grundorganisation im Betriebsteil eine besonders wichtige Stellung einnimmt. Er ist mit seinen 677 Beschäftigten der größte Betriebsteil des VEB BBB und darum maßgeblich an der Erfüllung der Gesamtaufgaben des Betriebes beteiligt. Wesentlichen Anteil an der guten Planbilanz unseres Betriebsteiles hat die ständige Erhöhung der politisch-ideologischen Arbeit in unserer Grundorganisation.

Unser Hauptaugenmerk richten wir in Vorbereitung der Parteiwahlen auf die weitere Stärkung unserer Republik durch gute Produktionsergebnisse. Dabei gilt es, das zum Teil noch vorhandene „Betriebssteildenkmal“ zu überwinden. Jedes Mitglied unserer Partei muß sich seiner Verantwortung bei der Erfüllung der Gesamtaufgaben des Betriebes bewußt werden. Auf der Grundlage dieses Entwicklungsprozesses stellten sich die Genossen unserer Parteiorganisation das Ziel, die Parteiwahlen in den Grundorganisationen der Produktionskollektive weitgehend zu unterstützen. So wurden für alle Grundorganisationen der Produktionskollektive leitende Genossen benannt, die persönlich ihre Erfahrungen in der politischen Arbeit für die Vorbereitung und Durchführung der Parteiwahlen einsetzen. Im Zusammenhang mit der Vorbereitung der Parteiwahlen wurde auch darüber diskutiert, wie wir dazu beitragen können, die gesetzten Planziele zu überbieten. In fruchtbringender Diskussion konnten die Voraussetzungen für die Übererfüllung der Planaufgaben des BT-1 erarbeitet werden. So wird es möglich sein, die Bruttoproduktion auf 104,5 Prozent und die Warenproduktion auf 103,1 Prozent zum Betriebsplan zu erhöhen. Damit schaffen die Mitglieder unserer Parteiorganisation echte Voraussetzungen zur Erfüllung der Planaufgaben für den Gesamtbetrieb und tragen gleichzeitig zu einem guten Plananlauf für das Jahr 1974 bei. Gleichzeitig rufen wir alle Grundorganisationen des Betriebes und besonders die des BT-1 auf, alle Kraft für die Erfüllung dieser zusätzlichen Aufgaben einzusetzen, damit die Parteiwahlen ein voller Erfolg für die politische, ökonomische und militärische Stärkung unserer Republik werden.

Küfner, amt. Sekretär der  
GO BT-1 Verwaltung



### An Bord des MS „Polar“ herrscht straffe Disziplin

Um die vom VIII. Parteitag gestellten Aufgaben zu realisieren, wurde durch das Kollektiv (A und B-Schicht) des MS „Polar“ ein Wettbewerbsprogramm erarbeitet.

In diesem Programm werden dem gesamten Kollektiv konkrete Aufgaben gestellt. Bei der Realisierung dieser Aufgaben ist die gute Zusammenarbeit mit der BT-Leitung ein entscheidender Faktor. Ferner sind wir bemüht, daß mit dem Auftraggeber stets eine kameradschaftliche Zusammenarbeit besteht.

Wir arbeiten nach dem Grundsatz, nicht nur Ordnung am Arbeitsplatz ist wichtig, sondern eine politisch-ideologische Ordnung in unseren Köpfen hilft gesteckte Ziele zu erreichen.

Aussprachen mit dem Parteisekretär des Betriebsteils sowie Tagespresse, Rundfunk und Fernsehen sind uns unentbehrliche Helfer bei unserer politisch-ideologischen Arbeit.

Es herrscht an Bord eine straffe Disziplin, d. h., jeder einzelne Kollege führt seine ihm zugewiesenen Arbeiten gewissenhaft in seinem Arbeitsbereich unter Kontrolle der Schiffsleitung aus, wobei auf eine maximale Ausnutzung der Arbeitszeit geachtet wird. Arbeitsbummelei und mangelhafte Ausnutzung der vorhandenen Grundmittel werden bei uns nicht geduldet.

Um die Sicherheit an Bord zu gewährleisten, werden zu Beginn jeder Schicht Arbeits- und Brandschutzbelehrungen durchgeführt und Unfälle aus dem Betrieb ausgewertet, um ähnlichen Unfällen vorzubeugen. Bei jeder Arbeitsschutzbelehrung werden die Betriebsanweisung 17/73 sowie die ASAO des laufenden Monats intensiv durchgesprochen. Um unsere Erfahrungen einem breiten Kollegenkreis zu vermitteln bzw. noch bessere Methoden zur Einhaltung von Ordnung, Disziplin und Sicherheit an Bord verwirklichen zu können, sind wir jederzeit bereit, mit anderen Kollektiven in einen Meinungsaustausch zu treten.

Wir betrachten die oben angeführten Fakten als einen Grundstein zur Verwirklichung unserer Aufgaben.

Kollektiv des MS „Polar“

### Verantwortungsbereiche haben sich bewährt

Ordnung, Disziplin und Sicherheit bilden eine Einheit und sind entscheidende Kriterien im sozialisti-



Auf MS „Polar“ schielt jedes Besatzungsmitglied streng auf Ordnung und Disziplin. Berichtete uns Kapitän E. Steiner (rechts im Bild). Unser Foto zeigt das Kollektiv der A-Schicht. Gegenwärtig werden von zwei Tauchern Sondierungsarbeiten an der Westpier des Überseehafens ausgeführt.

schen Produktionsprozeß. Die Einhaltung dieser Kriterien ist besonders auch in der sozialistischen Seeschifffahrt erforderlich. Um die Mitarbeit aller Besatzungsmitglieder für diese Aufgabe zu gewinnen, wurde bei uns auf „Stephan Jantzen“ ein Schiffsrat gebildet, der die Probleme der Ordnung, Disziplin und Sicherheit berät und Maßnahmen zur Verwirklichung und Kontrolle festlegt. Der Schiffsrat hat durch Schaffung von fest abgesteckten Verantwortungsbereichen dafür die Voraussetzungen geschaffen. Als solche bestehen an Bord unter anderem die Ressortaufteilung der Verantwortungsbereiche der nautischen und technischen Offiziere, der Bootsmann ist eigenverantwortlich für die qualitäts- und fachgerechte Ausführung der Decksarbeiten, der Storekeeper übernahm die Werkstatt und Lagerhaltung in eigener Verantwortung, im Bereich Deck und Maschine übernahm je ein Kollege die Aufgaben eines Brandschutzhelfers. Die Aufteilung in Verantwortungsbereiche hat sich als richtig erwiesen. Dies zeigten sehr gute Noten bei der Auswertung des sozialistischen Wettbewerbs in Fragen Ordnung und Sicherheit, Einsparung von Reparaturmitteln, havariefreies Fahren, gute und ständige Einsatzbereitschaft, Einsparung an Treib- und Schmierstoffen, keine selbstverschuldeten Arbeitsunfälle und gute Aktivitäten in der Neuererbewegung.

Die Forderung des VIII. Parteitages zur Förderung der Initiative und des Verantwortungsbewußtseins der Werkstätigen wurde so in unserem Kollektiv verwirklicht. Wir würden uns freuen, wenn auch andere Schiffskollektive ihre Erfahrungen auf diesem Gebiet veröffentlichten würden.

Stein, Kapitän

### Seemanns- frauen berieten

Wie in vergangenen Jahren wurde auch in diesem Jahr in der HO-Gaststätte „National“ ein Treff mit den Ehefrauen der im Ausland beschäftigten Kollegen durchgeführt.

Der Direktor unseres Betriebes, Genosse Berndt, informierte die Ehefrauen über die Aufgabenstellung unter Berücksichtigung spezifischer Aufgaben im Ausland, aber auch über die Gesamtvorhaben des Betriebes. Während dieser Veranstaltung hatten die Ehefrauen die Möglichkeit, ihre Probleme vorzutragen und mit Vertretern der staatlichen Leitung, der Politabteilung und der Betriebsgewerkschaftsleitung zu diskutieren.

Höhepunkt des Nachmittags waren Grüße, welche durch Ehegatten in Finnland auf Band gebracht und vor allen Anwesenden über Lautsprecher wiedergegeben wurden.

Die Frauen bedankten sich für die gelungene Veranstaltung.

Kalis, Abt.-Leiter

### Veteranen bedanken sich

Am 14. September 1973 trafen sich die Gewerkschaftsveteranen sowie einige Kolleginnen des Betriebes zu einer gemeinsamen Fahrt nach Graal-Müritz.

Es waren die „Aktivisten der ersten Stunde“. Frohe Erwartung lag auf den Gesichtern der Veteranen, die schon so manchem Sturm getrotzt hatten. Viele von ihnen hatten sich längere Zeit nicht gesehen, und so gab es ein herzliches Wiedersehen.

Manches alte Seemannsgarn wurde an diesem Tage gesponnen, und zum Abschluß wurde noch eine „Kesse Sohle“ auf die Bretter gelegt, obwohl der älteste Teilnehmer bereits 86 Jahre alt war.

Es waren schöne Stunden, die allen noch lange in Erinnerung bleiben werden. Unser Dank gilt der Veteranenkommission des Betriebes.

H. Diederich, GO BT-1 Verwaltung



# 20

## JAHRE Kampf- gruppen

### Ständig das Beste geben

Hauptaufgabe der Kampfgruppen der Arbeiterklasse ist der sichere Schutz unserer sozialistischen Errungenschaften. Überzeugt von der hohen politischen Verantwortung haben viele Genossen unseres Betriebes den gesellschaftlichen Auftrag übernommen, in der 7. Kampfgruppenhunderttschaft mit der Waffe in der Hand zu schützen, was die Arbeiterklasse erkämpfte.

Für die Zeit, in der ich aus dem fahrenden Personal ausscheide, habe auch ich diesen gesellschaftlichen Auftrag übernommen. Ich bin mir der Tatsache bewußt, daß regelmäßige Teilnahme am Dienst und bewußte militärische Disziplin und Ordnung in hohem Maße den Kampfwert und die Gefechtsbereitschaft bestimmen. Deshalb sind alle Aufgaben in hoher Disziplin und guter Qualität zu erfüllen.

Ein Höhepunkt in unserer Ausbildung war das Sportfest der 7. Kampfgruppenhunderttschaft am 18. Mai 1973.

Alle Kämpfer vollbrachten gute Leistungen, kam es doch wegen des hohen Altersunterschiedes darauf an, durch gegenseitiges Unterstützen ein gutes Gesamtergebnis zu erreichen.

Ziel der Ausbildung ist der kontinuierliche Zuwachs an Kampfwert und das Sichern der Gefechtsbereitschaft in jeder Situation. Das Feldlager am 7. und 8. September 1973 diente der Überprüfung des Ausbildungsstandes. Auch dabei wurden gute Ergebnisse gebracht.

Mit dem Ziel der restlosen Erfüllung des Ausbildungsprogrammes und dem Gewährleisten einer ständig hohen Gefechtsbereitschaft werden unsere Genossen und ich auch in Zukunft ständig das Beste geben.

**Dietrich, Gröbe,**  
Kämpfer



Die Genossen Krischer, Streeck, Hase, Krampff und Steinhardt werden durch Genossen Stieler und Genossen Neukirchen zur Verleihung der Medaille „Für ausgezeichnete Leistungen“ der Kampfgruppen beglückwünscht.

## Kampfpappell der Kampfgruppeneinheiten

Anläßlich des 20jährigen Bestehens der Kampfgruppen der Arbeiterklasse in der Deutschen Demokratischen Republik führten die Kampfgruppeneinheiten der Stadt und des Bezirkes Rostock am 30. September einen Kreis- und Bezirkskampfpappell durch.

Zuvor wurden auf einem Appell unserer Kampfgruppenhunderttschaft die treuen Dienste und Leistungen in der Ausbildung der Kämpfer und Kommandeure der Betriebe Deutsche Seereederei, DEUTFRACHT, Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei, Institut des Seeverkehrs sowie der Direktion Seeverkehr und Hafenwirtschaft gewürdigt.

Der Leiter der Politischen Abteilung, Gen. Heinz Stieler, beglückwünschte in Anwesenheit zahlreicher staatlicher Leiter und Parteisekretäre dieser Betriebe mit dem Präsidenten der DSH, Genossen Heinz Neukirchen, an der Spitze die Angehörigen

der Einheit zu ihrem Ehrentag. In herzlichen Worten würdigte er die Entwicklung und Verdienste der Kampfgruppen für einen sicheren Schutz unserer sozialistischen Heimat. Er stellte fest, daß die Bewährungsproben, die die Genossen in ihrer 20jährigen Geschichte zu bestehen hatten, „eine wesentliche Voraussetzung für die folgenden außenpolitischen Erfolge bis hin zur Aufnahme der DDR in die UNO und das Unterpfand für eine stabile Entwicklung unseres sozialistischen Aufbaus“ waren. Auf die jüngsten Ereignisse in Chile eingehend, verpflichtete er die Kämpfer, „alles zu tun, um zu jeder Zeit den militärischen Schutz des Aufbaus der entwickelten sozialistischen Gesellschaft in der DDR zu gewährleisten“.

Mit diesem ehrenvollen Auftrag der Partei werden die ruhmreichen Traditionen der Arbeiter während der Klassenkämpfe der 20er Jahre und des Thälmannschen Rotfrontkämpferbundes fortgesetzt.

Für die treue Dienstdurchführung und guten Ausbildungsergebnisse wurden zahlreiche Kämpfer und Kommandeure ausgezeichnet.

Auf dem Rostocker Ernst-Thälmann-Platz sprach dann auf dem Bezirkspappell der Kandidat des Politbüros des ZK der SED und 1. Sekretär der Bezirksleitung Rostock, Genosse Harry Tisch, zu 5000 Kampfgruppenangehörigen des Bezirkes Rostock.

Das donnernde „Hurra“ der angetretenen Genossen ließ die Bereitschaft erkennen, alles zu tun, die gestellten Aufgaben zu erfüllen.

**Bohk,** stellv. Kommandeur  
für polit. Arbeit



Genosse Röhn wird mit der Verdienstmedaille der Kampfgruppen ausgezeichnet.

## AUSZEICHNUNGEN

Die Genossen **Preik, Otto und Zippel** erhielten die Treuemedaille in Gold, Verdienstmedaille der Kampfgruppen, Erinnerungsmedaille zum 20. Jahrestag der Kampfgruppen und die Ehrenurkunde des ZK.

**Genosse Röhn,** Verdienstmedaille der Kampfgruppen.

**Genosse Jänicke,** Verdienstmedaille der NVA in Gold, Aktivist der sozialistischen Arbeit.

Die Genossen **Bohk, Sawitzki, Klein, H., und Voetz, J.** wurden Aktivist der sozialistischen Arbeit.

Die Genossen **Hase, Steinhard, Krinber und Streeck** erhielten die Medaille „Für ausgezeichnete Leistungen in den Kampfgruppen“.

Die Genossen **Widder, Griebbach, Kuprat, Weyga, Reiher, Supke, Kummer und Klemke** wurden für vorbildliche Dienstdurchführung mit Geldprämien ausgezeichnet.



Die Angehörigen unserer Kampfgruppenhunderttschaft sind zum Auszeichnungsappell auf dem Rostocker Glatten Aal angetreten.



Die Genossen **Preik, Otto und Zippel** (von links) erhielten aus den Händen des 1. Stellvertreters des Oberbürgermeisters Rostocks, Genossen **Zepernick**, die Treuemedaille in Gold sowie die Verdienstmedaille der Kampfgruppen.



# Solidarität jetzt erst recht

Unsere Seeleute stehen fest an der Seite des chilenischen Volkes. Die Flut der Protestschreiben, die sich gegen die chilenische Militärjunta und ihre Handlanger richtet, nimmt kein Ende. Die gerechte Sache des chilenischen Volkes muß siegen, Freiheit für Luis Corvalan. Solidarität jetzt erst recht, so heißt es in vielen Protestresolutionen unserer Seeleute, von denen wir hier einige veröffentlichen:

## MS „W. Seelenbinder“

Die Grundorganisation unseres Schiffes protestiert energisch gegen die Verhaftung des Generalsekretärs der Kommunistischen Partei Chiles, Luis Corvalan, durch die chilenische Militärjunta. Als Ausdruck der proletarischen Solidarität mit der Kommunistischen Partei Chiles überweisen wir den Betrag von 320 M.

## MS „Freundschaft“

Der blutige Putsch in Chile hat in der gesamten fortschrittlichen Weltöffentlichkeit Empörung und Zorn ausgelöst. Wir verurteilen auf das schärfste den Terror der Reaktion und bekunden unsere Solidarität mit dem um seine Freiheit kämpfenden chilenischen Volk. Wir senden Kampfesgrüße an alle fortschrittlichen Kräfte Chiles.

## MS „Halle“ mit Hilfsgütern nach Haiphong

Noch sind uns die Ereignisse der X. Weltfestspiele in Berlin gegenwärtig. Sie waren eine eindrucksvolle Demonstration der Freundschaft und der antiimperialistischen Solidarität. Die Jugend der Welt gelobte auf ihrem Abschlußappell: Verstärkung der Aktionen gegen den Imperialismus und Festigung der Zusammenarbeit im Streben nach Frieden und sozialen Fortschritt. Abermals wurde in dem Beschluß des Politbüros des ZK der SED und des Ministerrates der DDR, die der DRV in den vergangenen Jahren gewährten Kredite als unentgeltliche Hilfe zu betrachten, die Solidarität und enge Verbundenheit mit dem heldenhaften vietnamesischen Volk dokumentiert. Die Besatzung des MS „Halle“ fährt schon zum zweiten Mal nach Beendigung der USA-Aggression mit

## MS „Malchow“

119 M überwies die Besatzung des MS „Malchow“ auf das Solidaritätskonto für das tapfere und leidgeprüfte chilenische Volk.

## Loten und Bootsfahrer

Die Lotsen und Bootsfahrer des RT 4, VEB BBB, spendeten in einer Solidaritätssammlung für das chilenische Volk 225 Mark.

## MS „Stollberg“

Wir verurteilen den Militärputsch in Chile und die Ermordung des vom Volke rechtmäßig gewählten Präsidenten Dr. Allende. Wir sind empört über die brutale Gewalt, mit der die Militärjunta gegen alle demokratischen Kräfte des Landes vorgeht. Wir fühlen uns mit allen fortschrittlichen Menschen Chiles und den Jugendlichen in diesen für sie schweren Stunden eng verbunden und versichern ihnen unsere Solidarität. Wir haben 311 Mark auf das Solidaritätskonto für Chile überwiesen.

## MS „Sonneberg“

Besatzung und Passagiere des MS „Sonneberg“ stehen fest an der Seite des chilenischen Volkes und fordern die sofortige Freilassung von Luis Corvalan sowie aller politischen Gefangenen in Chile.

## MS „Prignitz“

Die Besatzung des MS „Prignitz“ erhebt schärfsten Protest gegen den Mordterror der Militärjunta in Chile. Wir verlangen die sofortige Freilassung des Generalsekretärs der KP Chiles, Luis Corvalan, und aller fortschrittlichen Kräfte des chilenischen Volkes. Zur Unterstützung des chilenischen Volkes in seinem Freiheitskampf spenden wir 317 Mark. Gleichzeitig werden wir die Wettbewerbsverpflichtung 1973 vorbildlich erfüllen.

## MS „G. Schumann“

Mit Abscheu und Empörung verurteilen wir den Militärputsch in Chile gegen die verfassungsmäßige Regierung der Unidad Popular. Diese Vorgänge in Chile machen uns bewußt, daß die reaktionären Kräfte des Landes mit aktiver Unterstützung des USA-Imperialismus nichts unversucht lassen, die revolutionären Erregenschaften der Werktätigen Chiles zu zerstören. Wir protestieren auf das schärfste gegen dieses verbrecherische Vorgehen und sind überzeugt, daß in der weiteren Entwicklung Chiles die fortschrittlichen Kräfte siegen werden. Unsere unverbrüchliche Solidarität und Sympathie gilt dem Kampf der Arbeiterklasse und aller Patrioten Chiles.



Zu Spenden auf das Konto 444 Postscheckamt Berlin ruft das Plakat des Chile-Solidaritätskomitees der DDR auf.

## Schlepper „Peetz“

Die Brigade des Schleppers „Peetz“ verurteilt den Militärputsch in Chile und protestiert gegen den Terror der Militärjunta und der Reaktion, der sich gegen alle fortschrittlichen Chilenen richtet. Die Mitglieder der Brigade verachten und verurteilen die Mörder von Präsident Allende, Pablo Neruda und vielen aufrichtigen Patrioten des chilenischen Volkes. Wir fordern; Schluß mit dem Morden in Chile. Aufhebung des Verbots aller fortschrittlichen Organisationen sowie die Herstellung und Wahrung der vom Volk gewählten Demokratie. Das Kollektiv der A-Schicht vom Schlepper „Peetz“ schließt sich dem Aufruf der B-Schicht an und spendet 70 Mark zur Unterstützung der leidgeprüften fortschrittlichen chilenischen Kräfte. Somit wurden von der Brigade 125 Mark als Solidaritätsspende für das chilenische Volk abgeführt.

Wir rufen alle Brigaden des BBB auf, unserem Beispiel zu folgen und die Solidarität jetzt erst recht zu verstärken.

Dr. Thomas,  
Schiffsarzt

Hilfsgütern nach Haiphong. Auf Grund der Erfahrungen der letzten Vietnamreise machten wir uns Gedanken, wie wir unmittelbar dem vietnamesischen Volk helfen können. Im Vordergrund steht hierbei die Verkürzung der Hafendurchlaufzeit. Das dabei erarbeitete Aktionsprogramm enthält im wesentlichen folgende Punkte:

● Unsere Besatzung unterstützt tatkräftig die vietnamesischen Hafentarbeiter beim Löschen der Ladung in der Halong-Bai sowie im Hafen von Haiphong.

● Koordinierende Planung und damit rationelle, maximale Auslastung der Transportkapazitäten.

Diese Aktion wird in Zusammenarbeit mit der Parteioorganisation des Hafens sowie der Maklerei, die schon während der letzten Reise gut war,

vorbereitet und durchgeführt.

Durch schnelleres Löschen helfen wir den vietnamesischen Genossen, indem sie einmal früher über die Hilfsgüter verfügen können und zum anderen der Hafendurchlaufzeit eher für andere Schiffe frei wird. Gleichzeitig erreichen wir durch die Verkürzung der Hafendurchlaufzeit einen optimalen Einsatz des Schiffes. Dieser unmittelbare Einsatz im Hafen von Haiphong soll unsere Hilfe, unsere Solidarität gegenüber dem vietnamesischen Volk zum Ausdruck bringen.

Die Besatzung des MS „Halle“ ruft hiermit alle Schiffe der DSR-Lines, die die Häfen der DRV anlaufen, auf, sich unserem Aktionsprogramm anzuschließen!

## Gedanken um Vietnam, die uns bewegen

Während der Reise nach Haiphong bot sich uns die Gelegenheit, das Land etwas näher kennenzulernen. Auffällig ist der große Fleiß, mit dem die vietnamesischen Menschen an die Beseitigung der Kriegsschäden und an den Wiederaufbau gehen. Mit großem Eifer sind sie mit der Ausbesserung der Deiche beschäftigt, die für Vietnams Reisfelder so wichtig sind. Die zahlreichen Brücken werden weiter ausgebaut, und die Schornsteine der Fabriken beginnen wieder zu rauchen. Noch sind jedoch nicht alle Bombentrichter zugeschüttet und zeugen von den verbrecherischen Überfällen der USA-Piloten. Überall wird man an

den unlängst beendeten Krieg erinnert. Ob es ein ausgebrannter Frachter aus Polen, zerbombte Wohnviertel, zerschossene Brücken oder eingäscherte Industrieanlagen sind. Schlimmer ist es jedoch, an die ermordeten Menschen zu denken. Selbst die landschaftlichen Eindrücke, welche sich uns nach einer langen Seereise boten, vermochten nicht die frühen Gedanken an diese Verbrechen zu vertreiben. Es erfüllt daher jeden von uns mit Stolz, eine Solidaritätsladung in Haiphong löschen zu können und so einen Beitrag für den Wiederaufbau dieses schönen Landes zu leisten. G. Stößberger,  
II. Offz. MS „Schwerin“



Vietnams Kinder können wieder aufatmen, für sie hat ein neues Leben begonnen.



Die Trümmer in Vietnam sind Zeugen einer traurigen Vergangenheit. Fotos: M. Klimmer



# Junge Leute HEUTE

## Jugendgesetz in Aktion

Die FDJler des MS „Hennigsdorf“ hatten sich mit dem Kapitän, Rudolf Volkmer, und dem staatlichen Beauftragten des Schiffes, Peter Jänicke, sowie mit ihren Gästen aus den Verwaltungsbereichen der FDJ-Organisation des VEB DEUTFRACHT und der DSR an Bord des Schiffes zu einer Aktivtagung zusammengefunden, um den Entwurf des Kampfprogrammes des MS „Hennigsdorf“ zu diskutieren.

Auf der Grundlage des Kampfprogramms der FDJ-Grundorganisation „Amboß und Hammer“ des VEB Schwermaschinenbaukombinates „Ernst Thälmann“, Magdeburg, legte die FDJ-Grundorganisation des MS „Hennigsdorf“ ihre Aufgaben bis Dezember 1973 fest. Die Jugendlichen des VEB DEUTFRACHT sind stolz, daß auch in ihrer Reederei ein Kollektiv, das des MS „Mansfeld“, Träger des Ernst-Thälmann-Ehrenbanners ist und wollen durch die die vorbildliche Erfüllung ihrer Aufgaben ebenfalls zur Stärkung der DDR beitragen.

Die FDJler haben sich ihr Programm nach sechs Schwerpunkten erarbeitet, und wollen die Aufgaben auf Vorschlag von Wera Sachtleber aus der FDJ-GO des Flottenbereiches Afrika-Land auf der nächsten Mitgliederversammlung noch mehr konkretisieren. In ihrem Pro-



Sie diskutierten am Programmwurf mit: Gudrun Pfeiffer, Stewardess, Detlef Blumenthal, Motorenwärter und FDJ-Sekretär, Karin Kummer, Stewardess, Werner Haase, Deckmann, und Werner Dietze, IV. Technischer Offizier und FDJ-Leitungsmitglied (v. l. n. r.).  
Foto: M. Lang

gramm legen sie auch die Schwerpunkte für das FDJ-Studienjahr fest. Weiter heißt es: „Im FDJ-Studienjahr führen wir den Zirkel zur aktuellen Politik der SED durch. Wir stellen uns das Ziel, bis Januar 1974 mit allen Jugendlichen die Prüfung zum Abzeichen „Für gutes Wissen“ abzulegen. Wir bilden ein Agitatorenkollektiv, und durch regelmäßige Anleitung sichern wir seine Hilfe bei der Diskussion zum Entwurf des neuen Jugendgesetzes.“ Im zweiten Punkt, in dem es um die Verbundenheit mit der Sowjetunion und den proletarischen Internationalismus geht, haben sie einen Freundschaftsvertrag mit Komsomolzen in Murmansk und Arbeitseinsätze in sowjetischen Häfen für einen reibungslosen Lösch- und Ladebetrieb geplant.

Zur Solidarität schreiben sie: „Solidarität jetzt erst recht – Wir führen Solidaritätseinsätze zur Unterstützung des vietnamesischen Volkes und aller um ihre Freiheit kämpfenden Völker durch.“ So werden sie auf ihrer Vietnamreise Arbeitseinsätze leisten, deren Erlös sie spenden. Ihre Solidarität gilt auch dem Volk Chiles.

In Punkt drei haben sie sich u. a. vorgenommen, die besten Jugendlichen des Schiffes und in Auswertung von Komsomolenerfahrungen auch die Wettbewerbsauswertungen öffentlich zu würdigen. Zur besseren Information der Jugendlichen werden monatliche Treff-

punkte „Kapitän“ eingeplant. In der Aktion „Materialökonomie“ verpflichten sie sich, in der Wertzeit Eigenreparaturen in der Maschine im Werte von 30 000 Valutamark durchzuführen. Die FDJler des MS „Hennigsdorf“ haben weiterhin beschlossen, durch die Anwendung sowjetischer Neuererfahren den Anteil der jugendlichen Neuerer um 25 Prozent zu erhöhen.

Um das kulturelle und sportliche Leben noch anziehender zu gestalten, haben sie sich vorgenommen, Tischtennisturniere, leichtathletische Wettkämpfe, Skatturniere und Fußballspiele in das Programm aufzunehmen. Im letzten Punkt heißt es: „Im Sinne Ernst Thälmanns handeln, heißt für uns, unsere Grundorganisation weiter zu festigen und die Arbeit mit den Freundschaftsverträgen weiter zu verbessern. Wir führen mit jedem Jugendlichen ein persönliches Gespräch. Dadurch wollen wir seine Probleme bei der Arbeit an Bord und im persönlichen Leben erfahren und persönliche Verpflichtungen für die Eigenreparaturen übernehmen. Wir FDJler des MS „Hennigsdorf“ stehen geschlossen hinter unserem Kampfprogramm und setzen alle Kraft dafür ein, um das Programm mit Leben zu erfüllen. Gleichzeitig rufen wir alle Schiffe auf, ebenfalls Kampfprogramme in hoher Qualität zur Vorbereitung der FDJ-Wahlen aufzustellen.“

## Im Blickpunkt: FDJ-Wahlen

Am 24. September wurden die FDJ-Wahlen der Betriebsschule der DSR mit der Wahlversammlung der Klasse VMA 3d eröffnet. An dieser Versammlung nahmen Genosse Jochen Böhl, Stellvertreter des Leiters der Politabteilung, Bereich DSR, und Genossin Marlene Rau, amtierende Abteilungsleiter der FDJ-Abteilung bei der DSH, teil. Das Kampfprogramm dieser Klasse enthält sehr konkrete Aufgaben und sollte anderen Gruppen als Maßstab dienen.

Die Verbandswahlen an der Betriebsschule schlossen 14 FDJ-Gruppen ab. Die neuen Lehrlinge wurden gut in die Vorbereitung der Wahlen einbezogen.

Gespräche über die organisatorischen Fragen und den Inhalt der Wahl brachten eine neue Qualität.

Am 20. Oktober 1973 sollen die Wahlen an der Betriebsschule der DSR beendet werden. Die Delegiertenkonferenz der Lehrlinge findet am 17. November statt.

Nach einem Forum mit lateinamerikanischen Freunden rufen die Lehrlinge der Betriebsschule alle – vom Direktor bis zum Lehrling – zu einem Subbotnik am 20. und 21. Oktober im Wohnungsbaukombinat Rostock auf. Den Erlös des Subbotniks spenden sie für das kämpfende chilenische Volk.

Da wir zur Zeit der X. Weltfestspiele nicht in der Heimat sein würden, wurde für die Zeit der Weltfestspiele ein Bordfest auf MS „G. Büchner“ unter dem Motto „Freundschaft-Amistad“ geplant. Es wurden Subbotniks durchgeführt und der Erlös auf das Konto „Junger Sozialisten“ überwiesen. In Verbindung mit den X. Weltfestspielen wurde auch über die Bedeutung des Entwurfs des neuen Jugendgesetzes diskutiert. Es herrschte also eine rege Jugendarbeit an Bord, deren Höhepunkt das Bordfest sein sollte. Da die Besatzung eine enge Freundschaft mit dem Interklub Havanna verbindet, beschlossen wir, dieses Bordfest in der Hauptstadt Kubas zu begehen. Auch wenn der Zeitpunkt nach Beendigung der Weltfestspiele liegen sollte. Nach unserer Ankunft in Santiago de Cuba hießten wir auf einem Appell an der Pier feierlich unsere FDJ-Flagge, die stolz verkündete, hier liegt ein Schiff mit Jugendlichen des Gastgeberlandes der X. Weltfestspiele. In Havanna sollte dann 9 Tage nach Beendigung der X. Weltfestspiele unser Bordfest stattfinden. Schon Tage vorher regten sich viele Hände, um alles würdig vorzubereiten, denn immerhin wollten 185 Besatzungsmitglieder und über 30 Gäste gut betreut werden. An was mußte nicht alles gedacht werden; Essen, Ausgestaltung des Raumes, Musik, eine Tombola, die Getränke und viele andere organisatorische Fragen. Um auch diese Probleme richtig und zentral zu klären, wurde ein Festvalkomitee gegründet. Diesem Festvalkomitee gehörten Vertreter der FDJ, der Parteise-

## Treffen der Freundschaft

ekretär, Vertreter der Gewerkschaft und der Wissenschaft an. Dann war es soweit. Der Fanfarenzug nahm im Blauhemd und mit blitzenden Instrumenten

zum Empfang der Gäste am Hafentor Aufstellung. Vertreter des ICUP mit Genossin Sonja Aragon, der Sekretärin der Grundorganisation des kommunisti-



Sonja Aragon, Sekretärin der Grundorganisation des kommunistischen Jugendverbandes der kubanischen Gäste (r.), bedankte sich für ihre Auszeichnung.  
Fotozirkel: MS „G. Büchner“

schen Jugendverbandes dieses Instituts, und eine Delegation des Interklubs mit ihrem Direktor erschienen. Nach der Ansprache des FDJ-Sekretärs wurde unter Beifall der gesamten Besatzung Genossin Sonja Aragon mit einer Ehrenurkunde der FDJ-Bezirksleitung Rostock für hervorragende Leistungen bei der Vorbereitung und Durchführung der X. Weltfestspiele geehrt. Genossin Aragon brachte ihre tiefe Freude über diese Auszeichnung zum Ausdruck und bekräftigte nochmals die Freundschaft zwischen der DDR und Kuba. Im Anschluß an diesen offiziellen Teil begann dann eine kubanische Tanzkapelle zu spielen, und im Nu war die Tanzfläche dicht bevölkert. Durch das viele Tanzen wurde man schließlich hungrig, und die Wirtschafft tischte einen Imbiß auf. In den Pausen wurde über die verschiedensten Probleme diskutiert, es wurden Erfahrungen ausgetauscht, die Nachrichten über die X. Weltfestspiele ausgewertet und Probleme unserer beiden Jugendorganisationen besprochen. Der Höhepunkt des Abends war die große Tombola. Die verschiedensten Preise konnte man gewinnen: Bücher, Schreibmaschinen, Füllfederhalter und vieles andere mehr. Groß war natürlich die Freude bei unseren Gästen, als sie unentgeltlich Lose erhielten. Wir sind der Meinung und festen Überzeugung, daß dieses kleine Festival an Bord genau wie das „große“ in Berlin den völkerverbindenden Gedanken unter der Losung „Für antiimperialistische Solidarität, Frieden und Freundschaft“ weitertrug. **FDJ-GO MS „Büchner“**



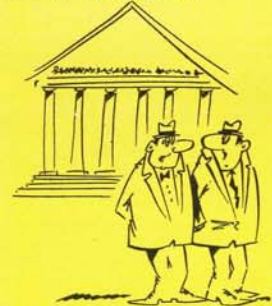
# Humor



„Beim besten Willen Trude, aber den können wir nicht auch noch mitnehmen!“



„Mein Mann behauptet, er leide unter Alpträumen – verstehen Sie das, Herr Professor?“



„Die Akustik war aber schlecht in diesem Theater!“  
„So – als was ist sie denn aufgetreten?“



Ohne Worte



Ohne Worte

Zeichnungen:  
K.-H. Schlebusch  
Foto: G. Barkowsky

# ANEKDOTEN \* STORIES

## Superlative

Hans Albers, Theo Lingen und Leo Slezak hockten während einer Drehpause in der Kantine von Babelsberg und stritten sich über die Frage des Ruhmes. Dabei tauschten sie diesbezügliche Erlebnisse aus. „Neulich fuhr ich mit dem Autobus und vergaß vor lauter Schüchlichkeit das Zahlen“, berichtete Lingen. „Da krächte hinter mir ein Dreikäsehoch: Herr Schaffner, da sitzt der Theo Lingen, der hat noch nicht bezahlt.“ Albers winkte ab. „In Berlin ist es keine Kunst, berühmt zu sein, aber neulich filmte ich auf Grönland. Sogleich war ich von Hunderten Eskimos umringt. Sie klatschten in die Hände und riefen: „Wie der Hans aus dem Film siehst du aus.“ Da berichtete Slezak: „Neulich spazierte ich mit Adele Sandrock Unter den Linden entlang. Da hörte ich hinter mir eine Dame flüsterten: „Wer ist der Herr General neben dem Slezak?“

## Exakter Mechaniker

Verdutzt zeigte sich der Motorflieger Peter L. über die Eintragung seines Mechanikers im Bordbuch. Der Pilot hatte im Bordbuch auf einen Defekt an der Benzinpumpe mit den Worten: „Benzinpumpe im Eimer“ hingewiesen. Die Bemerkung des Mechanikers lautete: „Im Eimer nachgesehen. Nicht gefunden!“

## Seemannsgarn Je länger – desto schöner

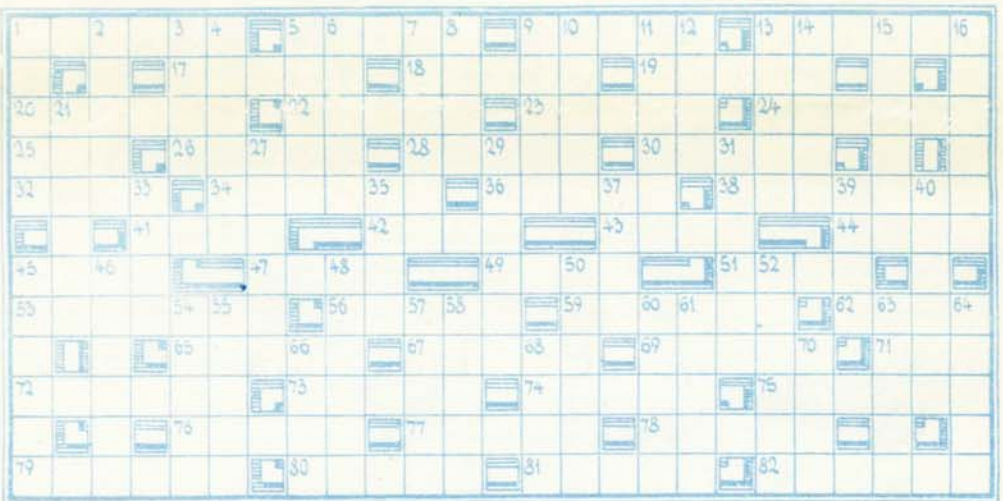
Antje Spökenkieker ist keine Schönheit. Sie will sich bei der Deutschen Seereederei bewerben. Die Kapitäne des Rostocker Stammschiffes haben nämlich gesagt, daß die weiblichen Besatzungsmitglieder immer schöner werden, je länger die Reise währt.

## Das Handwerkszeug

Zum Kürschner-Meister Bärenfell kommt Antje Spökenkieker und bittet, ihr das Handwerkszeug der Kürschner für die nächste Afrika-reise zu leihen. Auf die Frage „wozu?“ antwortet Antje Spökenkieker: „Aber nicht weitersagen. Der Bootsmann hat mir verraten daß wir in Afrika Moskitofelle laden werden. No und da möchte ich mir gern einen Mantel nähen.“



Auch der Herbst hat seine Reize



# Rätsel

**Waagrecht:** 1. erfolgreiche Kugelstoßerin der DDR, 5. Liebhaberei, Steckenpferd, 9. Hasenlager, 13. Geschmacklosigkeit, Schund, 17. Vermächtnis, 18. chemische Verbindung, 19. südamerikanischer Vogel, 20. Jahreszeit, 22. Tierfänger, 23. Witterungserscheinung, 24. natürliche Begabung, 25. Komponist der Oper „Zaubererge“, 26. Name eines Sees im Salzkamergut, 28. Papstname, 30. Gerät zur Flüssigkeitsentnahme mittels des Luftdrucks, 32. Schiffstau, 34. Würdigung verdienter Persönlichkeiten, 36. Stockwerk, 38. Titelgestalt einer Oper von Richard Strauss, 41. Neben-

fluß des Rheins, 42. fruchtbarer Wüstenstrich, 43. Nebenfluß der Kura, 44. spanische Landschaft, 45. sportlicher Triumph, 47. Nahrungsmittel, 49. Nebenfluß der Donau, 51. Maler und Baumeister des 17./18. Jh., 53. Farbmischbrett, 56. Angehöriger eines Volkes in den Pyrenäen, 59. sagenhafte Prinzessin von Theben, 62. Stadt in Rumänien, 65. deutscher Maler des 18./19. Jh., 67. Inhalt, Wortlaut, 69. Fisch, 71. festliches Gedicht, 72. heiße Springquelle, 73. Genossenschaft von Werktätigen in der UdSSR, 74. eine Winkelfunktion, 75. Wasserfahrzeug, 76. erfolgreicher Diskuswerfer der DDR, 77. Aufstellung, Verzeichnis, 78. deutscher Komponist, gest. 1916, 79. römischer Kaiser (53–117), 80. Hautentzündung, 81. Hochruf der Ungarn, 82. Stadt in Westfrankreich.

**Senkrecht:** 1. Leichtathlet, 2. Fabrikzeichen, 3. Gestalt aus der Oper „Lohengrin“, 4. Buchstabe, 5. Getreideart, 6. japanische Stadt auf Hokkaido, 7. Weißwol-

Hausen, 8. Fluß in Flandern, 9. Rat der Alten im alten Rom, 10. Kampfplatz, 11. Rennfahrer hinter Schrittmachern, 12. Nachtvogel, 13. männliches Haustier, 14. See in Finnland, 15. Geldhergabe zu wohlütigem Zweck, 16. humanistischer Publizist des 15. Jh., 21. Quellnymphe der römischen Sage, 27. im Altertum Hauptstadt Böotiens, 29. Strauchfrüchte, 31. Gesteinsart, 33. Hotelnabe, 35. kaufmännische Rechnung, 37. Geschenk, 39. weiblicher Vorname, 40. Wanderhirte, 45. turnerische Übung, 46. Gestalt aus „Die Stimme von Portici“, 48. polnischer Volkstanz, 50. fortschrittlicher Komponist, NPT, 52. sozialistischer Schriftsteller, NPT, 54. Aussprachezeichen, 55. Stadt in Oberitalien, 57. Grabsäule, 58. orientalischer Teppich, 60. Angehöriger eines nordafrikanischen Mischvolkes, 61. Schwermetall, 63. französischer Bildhauer, gest. 1917, griechische Kycladeninsel, 66. dänischer Komponist des vor. Jh., 68. Nebenfluß der Elbe, 70. Feldbahnwagen.

Herausgeber: Politische Abteilung der Handelsflotte der DDE, Rostock, Haus der Schifffahrt. Verantwortlicher Redakteur: Waldemar Krause, Journalist, Redakteur: Christa Devantier, Monika Lang. „Voll voraus“ erscheint 14-tägig 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: Julia Bachmann, Gestaltung: Horst Müller

01 77-63  
B 19  
4/1 GOLF Beckert  
14090 Hauptstr. 46