

ORGAN DER POLITISCHEN ABTEILUNG DER HANDELSFLOTTE DER DDR

VOLL

VORAUSS



Ausgabe Nr. 12

Juni 1972

0,15 M



**Rudi Speckin sprach
über Vorbereitung
der 15.
Arbeiterkonferenz**



Die Teilnehmer der 15. Arbeiterkonferenz während der Ostseewoche 1972 wollen im Auftrag von Millionen Gewerkschaftern aus neun Staaten rund um das Baltische Meer einheitliche Aktionen der Gewerkschafter Europas für Frieden, Demokratie und sozialen Fortschritt – gegen Imperialismus erörtern, betonte Rudi Speckin, Vorsitzender des Ständigen Komitees der Arbeiterkonferenz, der Ostseeländer, Norwegens und Islands, vor Journalisten in Rostock.

Die Wahlen der Delegierten sind in fast allen Teilnehmerländern beendet. Zu verzeichnen sei, daß sich die Anzahl der Gewerkschaftsorganisationen skandinavischer Länder seit der 14. Konferenz wesentlich erhöht habe, die sich um Mandate für das internationale Rostocker Forum bemühten. Das sei nicht zuletzt darauf zurückzuführen, daß die DDR durch ihre konsequente Friedenspolitik und den sozialen Fortschritt in eigenen Ländern an Ausstrahlungskraft gewonnen habe. Rudi Speckin informierte in dem Journalistengespräch darüber, daß sich besonders seit der 14. Arbeiterkonferenz, die im Zeichen der Bestrebungen für gesamteuropäische Sicherheit gestanden hat, die Anzahl von Studiendelegationen, Gewerkschaftsbesandter aus den skandinavischen Ländern verstärkte. Insgesamt seien seitdem 48 Delegationen mit mehr als 1730 Teilnehmern sowie zahlreiche Arbeitertouristen in die DDR gekommen.

NACHRUF

Plötzlich und unerwartet verstarb am 5. Mai 1972 unser Genosse, die Nautische Offizier

Rolf Lewerenz

im Alter von 26 Jahren.

Wir verlieren in ihm einen Genossen, der mit Liebe und Einsatzbereitschaft seinen Dienst versah.

Durch sein hohes Pflichtbewußtsein, seinen Fleiß und seine Hilfsbereitschaft war er allen Mitarbeitern stets Vorbild.

In Trauer, Dankbarkeit und Verehrung nehmen wir von ihm Abschied.

**VEB Deutsche Seereederei
Rostock
Flottenbereich Linien Afrika
Direktor Parteilitung AG!**

Unser Titelfoto: MT „Zeit“ wird in den Hafen geschleppt.

Foto: R. Klörner



Auf ihrer letzten Reise machte sich die Besatzung des MS „Albin Köbis“ Gedanken, wie sie im Rahmen ihres Titelkampfes Kosten für das Schiff einsparen könnten. So wurden unter Leitung des LTO, Genossen Peter Kuschke, im Komplexeinsatz die Laderäume durch die Besatzungsmitglieder gestrichen und es konnten nach Werfkalkulation rund 42 000 Mark Kosten für das Schiff eingespart werden. Tatkräftige Unterstützung bei diesem Vorhaben leisteten auch die Lehrlinge, Decksmann Alfred Laurisch sowie Maschinenassistent Gerhard Ristau und Genossen der Springerbesatzung. Kapitän Joachim Wilbrandt (3. v. r.) hatte für auftretende Probleme immer ein offenes Ohr. Wenn die Genossen in den nächsten Tagen ihr Wettbewerbsprogramm überarbeiten, werden solche Initiativen der Besatzung dazu beitragen, die Maßnahmen der 5. ZK-Tagung zu verwirklichen.

Fotomontage: M. Lang

AUS SCHIFFFAHRT UND HÄFEN

Szczeciner Tanker wecken Interesse

Die Unterlagen für eine Serie von 28 000-Tonnen-Tankern haben polnische Spezialisten fertiggestellt. Diese Tanker von der Szczeciner Werft, die eine völlig neue Konstruktion aufweisen, wecken auch im Ausland großes Interesse. Sie sind sowohl für den Transport flüssiger und chemischer Materialien als auch giftiger oder leicht brennbarer Stoffe geeignet. Der Tankerbau eröffnet der Szczeciner Werft völlig neue Perspektiven. Bisher wurden dort vorwiegend Handelsschiffe für die Ausbildung von Seeleuten sowie Forschungsschiffe gebaut.

**Kubas Hafenarbeiter
verkürzen Liegezeit**

Um 44 Prozent haben die Hafenarbeiter der kubanischen Häfen im I. Quartal dieses Jahres die Liegezeit der Schiffe gesenkt. Damit konnte der Plan mit insgesamt 22 300 Tonnen Gütern des Im- und Exports sowie der Küstenschiffahrt übererfüllt werden, was eine hohe Deviseneinsparung für Kuba zur Folge hatte. Maßgeblichen Anteil an der Verkürzung der Liegezeiten haben der konzentrierte Einsatz der Arbeitskräfte und Maschinen.

**Estnische Schiffe befördern Frachten
für Westafrika**

Der Ostseehafen der Hauptstadt Estlands ist zum Hauptzentrum des Handelsverkehrs zwischen der Sowjetunion und den Ländern Westafrikas geworden. Hier wurde vor zehn Jahren die ständige Schifffahrtslinie Tallinn – Westafrika eröffnet. „Die Schiffe der estnischen Schifffahrtsgesellschaft befördern Frachten für Betriebe in Afrika, die mit Hilfe der Sowjetunion errichtet werden“, berichtet der Leiter des Handelshafens Tallinn, Harry Lijdemann, der als Kapitän des Motorschiffes „Machtra“, Ende März 1962 als Erster die ständige Linie Tallinn – Westafrika

eröffnete, einem TASS-Korrespondenten, Estnische Schiffe lagen seit Bestehen der Linie in 37 Häfen Westafrikas vor Anker. Heute verkehren auf dieser Route über 20 Frachter, die aus der Sowjetunion Maschinen und Ausrüstungen und Güter aus afrikanischen

Häfen befördern. Bis Ende des Fünfjahrplanes wird sich die Zahl beinahe verdoppeln. Vor kurzem trat die estnische Schifffahrtsgesellschaft der Vereinigung „Uniafrika“ bei, der Schifffahrtsgesellschaften der DDR und Polens angehören.



Schiffspositionen vom 8. Juni 1972

Im Heimathafen liegen:

Allenburg, Magdeburg, Blankenburg, Freyburg, E. André, Zeitz, Wolfen, Böhlen, Lübbenau, Sentfenberg, Espenhain, Vockerode, Thale, Zwickau – Rostocker Überseehafen; Warnow, Mulde – Wismar.

Auf Heimreise befinden sich:

Halle, Neubrandenburg, Berlin, Riesa, Bitterfeld, Brandenburg, Storm – Rostocker Überseehafen; Weida, Krakow – Wismar.

In ausländischen Häfen liegen:

Völkerfreundschaft – Leningrad; G. Büchner, F. Freiligrath – Havanna; M. Reichpietsch – Aden, Meyenburg – Antwerpen; H. Kapelle – Whampoa; Sonneberg – Freetown; F. J. Curie – Leixoes; Stollberg – Casablanca; Rügen – Bordeaux; Lausitz – Hamburg; Rhön – Dar-es-Salaam; Oder – Durres; Spree – Alexandria; Orla – Benghazi; Zschopau, Vogtland – Rotterdam; Uckermark – Tripoli; Mansfeld – Annaba; Trattendorf – Murmansk; Reuter – Jucaro;

Nach ausländischen Häfen fahren:
Schwerin – Tampico; J. G. Fichte

– Szczecin; K.-M.-Stadt – Hamburg; Schwarzburg – Montevideo; Ronneburg – Rotterdam; Oranienburg – Chittagong; Naumburg – Bombay; R. Breitscheid – Port Klang; Bernburg – Dar-es-Salaam; E. Schneller, M. Thesen – Basrah; B. Bästlein – Triest; J. Schehr – Abu Dhabi; Nienburg – Singapur; Karl Marx – Koba; Schwarzheide, Boizenburg, Quedlinburg, Wittenberg, W. Seelenbinder – Rotterdam; Wismar, Hiddensee; G. Schumann, A. Köbis, Darß, Saale – Antwerpen; Elbe – Tema; Rosenort – Abidjan; Fürstenberg – Freetown; Eichsfeld – Dar-es-Salaam; Prignitz, Fläming – Mombasa; A. Saefkow – Avonmouth; Spreewald – Jeddah; Stralsund – Holmsund; Werra, Sperber – Benghazi; Tollense – St. Malo; Havel – Stockholm; Schwarz, Unstrut – Tripoli; Elster – Bremen; Altmark – Benghazi; Malchow – Alexandria; Kap Arkona – Iraklion; Weisseritz, Recknitz – Beirut; Seeadler – Norrköping; Aue – Schwarzes Meer, Calbe, Eisenhüttenstadt – Murmansk; Hennigsdorf – Rio de Janeiro; Buna – Odessa; Merseburg – Fao; Brinckman – Dover; Fontane – Hakata;

Torpedos gegen Olympische Spiele

Es gehört bekanntlich zu den traditionellen Gepflogenheiten, vor den Spielen Wettkämpfe zu veranstalten, um den Sportlern aller Länder die Möglichkeit einzuräumen, sich mit den olympischen Wettkampfstätten und -geräten vertraut zu machen.

Die Veranstalter der XIX. Sommerspiele in Mexiko-Stadt schufen dreimal diese Möglichkeit. Im japanischen Sapporo waren die Wintersportler im vorolympischen Jahr zu Gast. Der Sinn dieser Veranstaltungen besteht darin, allen Sportlern gleiche Bedingungen zu schaffen, die das Vorhaben, Höchstleistungen zu erzielen, unterstützen sollen. München bildet eine Ausnahme. Es gab keine vorolympischen Veranstaltungen. Wettkämpfe wurden nur in einigen Sportarten durchgeführt, und den veranstaltenden BRD-Sportverbänden blieb es überlassen, einzuladen, wen man wollte.

Sie wollen die Medaillenkonkurrenz weitgehend ausschalten bzw. nur solche Vergleiche zulassen, die der eigenen sportlichen Aufrüstung dienen. Man hat Ausflüchte zur Hand, um die wahren Absichten zu verhüllen. Die Bauplanung wurde beispielsweise so geschaffen, daß die letzten Wettkampfstätten erst 1972, also kurz vor Beginn der Spiele fertiggestellt werden. Ein Kennenlernen der Anlagen durch Sportler anderer Länder ist so kaum möglich. Ein typisches Beispiel dieser Machenschaften ist die neue Slalomstrecke der Kanuten in Augsburg. Sie wurde künstlich ausgebaut und weist durch Hindernisse, die in das Betonflößbett eingelassen sind, besonders schwierige ungewöhnliche und selbst für erfahrene Kanuten schwer einzuschätzende Bedingungen auf. Wettkämpfe 1971 auf dieser Strecke machten deutlich, daß die Kenntnis des Kanals den BRD-Kanuten beträchtliche Vorteile verschaffte. Neue bauliche Veränderungen werden zum Vorwand genommen, Trainingsmöglichkeiten für Kanuten anderer Länder weitgehend abzulehnen. Zwar räumt das Organisationskomitee kurz vor den Spielen eine Trainingsmöglichkeit ein, verweist jedoch im gleichen Atemzug einschränkend auf „Wasserknappheit im Einzugsgebiet des Lech“.

Das neue Olympiastadion wird zum Teil mit einem Zelt Dach überspannt. Die durch das Zelt Dach entstehenden Windströmungen ebenso wie die Einstrahlung der Sonne und die Störungen durch Regenschauer kennen die Athleten der Gastländer nicht. Nach den vorliegenden Terminplänen ist nicht eine einzige Probeveranstaltung in der olympischen Hauptarena geplant. Bekannt aber ist, daß die Leichtathleten der BRD einige Lehrgänge auch im Münchner Stadion absolvieren werden und sich dabei Kenntnisse der besonderen Bedingungen verschaffen. Genau errechnet und studiert erhofft man auch, dadurch große Vorteile gegenüber den ausländischen Teilnehmern.



Karin Nitzsche, Il. Koch, und Jutta Otto, Stewardess (v. r. n. l.), vom MS „Hellerau“ sagten uns zum Programmewurf ihrer Besatzung: „Wir begrüßen die Gedanken, die in diesem Entwurf festgehalten sind. Wir sind beide sehr stark daran interessiert, die Freundschaft mit den Besatzungsmitgliedern dieses sowjetischen Schiffes weiter zu vertiefen. Wir werden all unsere Kräfte mit einsetzen, um dieses Programm zu verwirklichen.“

Foto: W. Krause

50. Jahrestag würdig vorbereiten

Gemeinsames Kampfprogramm in Vorbereitung

MS „Hellerau“ ergriff neue Initiative zur Vertiefung der DSF

Im Januar 1969 – in Vorbereitung des 100. Geburtstages W. I. Lenins – schloß die Besatzung unseres MS „Hellerau“ mit den Genossen des sowjetischen Frachtschiffes „Suchonales“ der Nordmeerreederei einen Freundschaftsvertrag ab. Seit dieser Zeit bestehen herzliche und freundschaftliche Kontakte, wurden die Beziehungen ständig gefestigt. Gemeinsam unternahmen beide Besatzungskollektive alle Anstrengungen, die gesteckten Ziele bei der Planerfüllung zu erreichen. Mehr als dreimal fanden seit der Vertragsunterzeichnung freundschaftliche Treffen mit Seeleuten beider Schiffe statt. Im Jahr 1972 wollen wir unsere gemeinsame Zusammenarbeit weiter aktivieren. Der 50. Jahrestag der Gründung der UdSSR sowie der 25. Jahrestag der Gesellschaft für DSF sind für uns alle bedeutsame Ereignisse. Diese beiden Höhepunkte wollen wir dazu nutzen, den Gedanken der Freundschaft zwischen unseren beiden Völkern weiter zu vertiefen. Aus diesem Anlaß sandten wir kürzlich dem Kapitän vom MS „Suchonales“, Genossen Amdurskij, einen persönlichen Brief. Mit diesem Brief übermittelten wir den Besatzungsmitgliedern einen Programmentwurf zur Vorbereitung des 50. Jahrestages der Gründung der UdSSR und des 25. Jahrestages der Gesellschaft für DSF. In diesem Kampfprogramm heißt es u. a.: „In diesem Jahr sehen wir zwei wichtigen und bedeutsamen Höhepunkten in unserer Freundschaftsarbeit entgegen, dem 50. Jahrestag der UdSSR und dem 25. Jahrestag der DSF. Diese Tage sind für uns Anlaß, ein gemeinsames Kampfprogramm zu beschließen, um unseren Beitrag zur Freundschaft zwischen beiden Völkern noch aktiver zu gestalten und zur weiteren Stärkung des sozialistischen Lagers beizutragen. Dazu schlagen wir folgende Punkte vor:

- Beide Besatzungen verpflichten sich, den Erfahrungsaustausch auf politischem und ökonomischem Gebiet zu erweitern. Dazu wollen wir jede Gelegenheit für gegenseitige Besuche und Gespräche nutzen sowie den Briefverkehr erweitern.
- Beide Kollektive ringen um eine hohe Planerfüllung und kämpfen um einen sparsamen Verbrauch von Materialien. Dies soll zur Stärkung unserer beiden Länder dienen.
- Die Besatzungen beider Schiffe sind der Meinung, daß die Freundschaft unserer beiden Völker in den verschiedensten Formen zum Ausdruck kommt. Die Besatzung des MS „Hellerau“ will erreichen, daß 90 Prozent der Stammbesatzung Mitglied der DSF wird. Um alle Genossen dafür zu gewinnen, werden wir alle Möglichkeiten nutzen, das Leben, die Arbeit und die Heimat der Sowjetmenschen näher kennenzulernen. Dabei wird uns die Besatzung des MS „Suchonales“ nach besten Kräften unterstützen.
- Beide Besatzungen erklären sich solidarisch mit dem heldenhaft kämpfenden Volk in Vietnam und verurteilen leidenschaftlich die Eskalation der USA. Um der gerechten Sache zum Siege zu verhelfen, werden auf beiden Schiffen vierteljährlich Spendenaktionen organisiert.
- Die Besatzung des MS „Suchonales“ verpflichtet sich, der Besatzung des MS „Hellerau“ Material für Wandzeitungen und Bordversammlungen zu übersenden, die den genannten Höhepunkten dienen.
- Die Besatzung vom MS „Hellerau“ wird ein Fotoalbum anfertigen und der Besatzung zum 50. Jahrestag der Gründung der UdSSR überreichen. Zu den genannten Höhepunkten werden beide Kollektive Rechenschaft über die Erfüllung dieses Programms ablegen.“

Wir rufen deshalb alle Schiffe unseres FN auf, sich unserer Initiative anzuschließen und in Vorbereitung dieser beiden bedeutsamen Höhepunkte neue Aktivitäten bei der weiteren Festigung der DSF zu entwickeln.

Besatzung des MS „Hellerau“

50 Jahre UdSSR



25 Jahre DSF



Integration und Schiffbau

Die DDR erhält von Jahr zu Jahr umfangreichere Lieferungen aus der Sowjetunion, die für unsere Industrie lebenswichtig sind. An erster Stelle stehen dabei Rohstoffe. So wurden 1971 beispielsweise 10,2 Millionen Tonnen Erdöl, 4,2 Millionen Tonnen Erzeugnisse der Schwarzmetallurgie, 1,4 Millionen Tonnen Eisenerz sowie große Mengen Zellstoff, Baumwolle und Holz importiert. Insgesamt erreichte der Umsatz zwischen beiden Ländern im Vorjahr 16,6 Milliarden Valutamark, was einem Anteil von 40 Prozent am gesamten Außenhandel der DDR entspricht. Bis 1975 werden die sowjetischen Lieferungen noch zunehmen. Dieser hohen Einfuhr muß natürlich eine Ausfuhr in gleichem Umfang gegenüberstehen. Wie wollen wir sonst die Importe begleichen? Dabei hat der Schiffbau eine bedeutende Aufgabe. Neun von zehn auf der Stralsunder Volkswerft gebauten Schiffe werden z.B. in das sowjetische Bruderland exportiert. Die gegenwärtig im Bau befindliche Serie modernster Fischereifahrzeuge wie die für die nächste Zeit vorgesehenen sieben Fischereischulschiffe dienen als Äquivalent für die sowjetischen Warenlieferungen. Doch es geht nicht allein um das Bezahlen von hochwertigen Importen, es geht um mehr.

Auf der Grundlage langfristiger Vereinbarungen mit der UdSSR konnte im Rahmen der sozialistischen ökonomischen Integration die Produktion weitgehend spezialisiert werden. Während in Stralsund Fischereifahrzeuge, in Rostock Stückgutfrachter und in Wismar Seefahrtsschiffe hergestellt und zum großen Teil in die Sowjetunion exportiert werden, beziehen wir – nach den Spezialisierungs- und Kooperationsvereinbarungen – von dort Tanker, Eisbrecher, Schwimmdocks und kompletierende Schiffsausrüstungen. Der Schiffbau der DDR und besonders die Stralsunder Volkswerft, sind also Bestandteil der sich stetig vertiefenden Integrationsbeziehungen zwischen beiden Ländern.

Grundlage einer weiteren erfolgreichen Entwicklung dieser Beziehungen, deren Vorteil für alle Partner offensichtlich ist, sind Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. Diese Zusammenhänge haben viele Jugendliche der Deutschen Demokratischen Republik erkannt. Sie wissen: qualitativ- und termingerechtere produzieren, heißt zugleich, die Aufgaben erfüllen, die uns die sozialistische ökonomische Integration stellt. Das dient der Stärkung der Volkswirtschaften unserer Länder und des sozialistischen Staatentundes.



Dank zum Tag des Lehrers

Dank und Anerkennung gebührt am 12. Juni unseren Lehrern und Erziehern, die an Land und auf den Lehr- und Frachtschiffen „J. G. Fichte“ und „G. Büchner“ die Jugend mit dem nötigen politischen und fachlichen Wissen auf ihren zukünftigen Beruf vorbereiten.

Auf einer Feierstunde werden einige Genossen für ihre Leistungen geehrt: die Genossen Rudolf Delosea, Horst Krompholz, Inge Zähle, Dieter Setzkorn, Peter Braun, Willi Wehlitz, Karin Weise, Kurt Blasing und Uwe Nölck. Genosse Günter Baguhl wurde bereits als Aktivist u. a. für sein 25jähriges Dienstjubiläum ausgezeichnet. Die Pestalozzi-Medaille werden die Genossen Siegfried Wagner, Heo Kranz und Jürgen Weise erhalten. Auch die Lehrer und Erzieher der beiden Lehr- und Frachtschiffe werden zu einem späteren Zeitpunkt ausgezeichnet. **Unser Foto:**

Genosse Reinhard Semrau (l.), Lehrer für Staatsbürgerkunde, Russisch und Verkehrsgeographie mit Lehrlingen aus dem 1. Lehrjahr im Unterrichtsraum auf dem Lehr- und Ausbildungsschiff „J. G. Fichte“. V. r. n. l.: Harald Zimmer und Enrico Stecher.

2. Ingenieurforum auf MS „A. Köbis“

Ende Mai veranstaltete FF zum zweiten Mal ein ganztägiges Forum der Ingenieure. Während die erste Beratung dieser Art im Dezember 1971 auf MS „Wismar“, stattfand, erfolgt diesmal die Tagung auf MS „Köbis“. Der Teilnehmerkreis setzte sich aus allen Leitenden und I. Ingenieuren des Flottenbereiches zusammen, deren Schiffe im Heimathafen Rostock bzw. in der Werft lagen, denen die z. Zt. Urlaub bzw. freie Tage hatten, den vom Flottenbereich 1971 zur IHS delegierten acht Studenten und den Inspektoren des Flottenbereiches. Dadurch waren jedesmal 25 bis 30 Genossen anwesend, die unmittelbar die Wartungsprozesse an Bord und im Flottenbereich beeinflussen. Sinn der Foren ist es, daß unsere leitenden Kader alle gesellschaftlichen Prozesse mit ihrer täglichen fachlichen Arbeit verbinden und die Aufgaben gegenüber dem Kollektiv kennen, die ihnen aus dieser Verpflichtung erwachsen. Es standen Themen aus den verschiedensten Bereichen zur Diskussion. Die Vorträge wurden von leitenden Genossen der Stabs- und Flottenbereiche, der Politabteilung sowie der DSRK gehalten.

MS „Lietzow“ steckte Ziel ab

Die Genossen des MS „Lietzow“ nahmen mit Freude die Ausführungen des Genossen Erich Honneckers auf. Auf einer sofort einberufenen Parteiversammlung wurden die ersten Reaktionen sichtbar, so hat sich die Besatzung folgendes vorgenommen:

- Die Entrostungs- und Konservierungsarbeiten der Laderäume werden bis zum Tag der Republik von der Besatzung während der Wertzeit ausgeführt.
- Der Materialverbrauchsfonds einschließlich Treibstoffe, Werkzeuge und Hilfsmittel wird durch rationelles Wirtschaften und sorgsame Verwendung kostenmäßig um 5000,- Mark gesenkt.
- Durch sorgfältige Ladungsbehandlung und die Einbeziehung der Besatzung in die Verantwortlichkeit der zu transportierenden Güter und Ladungen, werden wir dafür Sorge tragen, daß unser Ergebnis nicht durch selbstverschuldete Kosten geschmälert wird.
- Das Kollektiv stellt sich das Ziel, den Plan der Frachteinahmen mit 340 000 Mark zu erfüllen.

DSF-Arbeit und Kampf um Titel

Die Grundorganisation der DSF an Bord des MS „Völkerfreundschaft“ beteiligt sich an dem Aufbruch der zentralen Leitung der DSF des VEB DSR und kämpft um den Ehrentitel „Schiffskollektiv der DSF“. Dieser Kampf um den Ehrentitel ist die Herzenssache aller Besatzungsmitglieder geworden. Die GO wird durch die verschiedenen Formen der eigenen Arbeit und in Zusammenarbeit mit anderen gesellschaftlichen Organisationen an Bord gute ideologische Arbeit leisten. Die einzelnen Gruppen haben sich in der DSF-Arbeit konkrete Maßnahmen aufgestellt. U. a. werden die Aufenthalte in den verschiedenen sowjetischen Häfen genutzt, um Museen zu besichtigen und Sportfeste zu veranstalten. Es sind Theaterbesuche geplant, die Vertiefung der Patenarbeit mit dem Textilkombinat in Leningrad und Exkursionen in Suchumi, Fahrten zu historischen Stätten und Teilnahme an der Maidemonstration. Halbjährlich erfolgt dann eine Konsultation der Leitung der DSF mit Partei-, Gewerkschafts- und FDJ-Leitung des MS „Völkerfreundschaft“ um die Arbeit zu bewerten und noch effektiver zu gestalten.

Wo ein Genosse ist, da ist die Partei!

Wie die GO ihre eigenen Beschlüsse verwirklicht

Kleines Kollektiv kämpft um ein hohes Ziel

Unmittelbar nach der Berichtswahlversammlung unserer GO im März 1972 gingen die Parteimitglieder und Kandidaten daran, die in der Entschließung enthaltenen Punkte in die Tat umzusetzen. Neben solchen wichtigen Problemen wie die effektive Durchführung des Parteilehrjahres, die Bildung einer Stammbesatzung und die Vorbildwirkung der Genossen bei der Erfüllung des Volkswirtschaftsplanes wurde auch beschlossen, die Arbeit der gesellschaftlichen Organisationen zu intensivieren. Dazu war es erforderlich, in beharrlichen und überzeugenden Gesprächen alle Genossen von der Wichtigkeit der Arbeit der gesellschaftlichen Organisationen zu überzeugen und darüber hinaus für die Mitarbeit zu gewinnen. In dieser Zeit haben die Genossen der Partei bewiesen, daß sie die gestellten Aufgaben verstanden haben und jetzt um die Verwirklichung ringen.

Heute, knapp 2 Monate nach unserer Beschlüßfassung, können wir beachtliche Erfolge verzeichnen. So hat zum Beispiel das Neuererkollektiv, in dem alle Besatzungsmitglieder mitarbeiten, unter der Leitung des Genossen Leitenden Technischen Offiziers, Manfred Evler, in diesem Jahr bereits eine sehr gute Arbeit geleistet. Durch die schöpferische Initiative der Besatzung konnten in diesem Jahr bereits vom Kollektiv des MS „Glowe“ vier Neuerervorschläge eingereicht werden. Diese beinhalten hauptsächlich Verbesserungen auf dem Gebiet des Arbeitsschutzes und der Sicherheit, allgemeine technische Verbesserungen und Veränderungen sowie Werterhaltungen. Dabei haben die Genossen Matrosen Arnold Krüger und Detlev Briewig sowie der Leitende Technische Offizier, Manfred Evler, ganz hervorragenden Anteil. Mit diesen vier Neuerervorschlägen sind die Reserven jedoch noch nicht erschöpft. Mindestens drei weitere Vorschlä-

ge befinden sich in Vorbereitung und werden demnächst eingereicht. Das Neuererkollektiv arbeitet nach einem exakten Arbeitsplan, der auf der monatlichen Versammlung ausgewertet wird.

Weitere hervorragende Arbeit leistet das Reservistenkollektiv unseres Schiffes. Auch dieses Kollektiv arbeitet unter der Mitwirkung der gesamten Besatzung, unter der Losung: „Kampfauftrag 72 – für den Schutz der Arbeiter-und-Bauern-Macht – Volle Kraft für die allseitige Stärkung unserer Deutschen Demokratischen Republik“. Dabei steht im Vordergrund die politisch-ideologische Arbeit auf breiter Basis zu führen.

Weiterhin sind Sport und Spiel ebenfalls Inhalt des Arbeitsplanes des Reservistenkollektivs. Kein Hafentörn vergeht, ohne daß einmal kräftig Fußball gespielt wird. Die eventuellen Wochenenden in ausländischen Häfen werden sehr ausgiebig für die sportliche Betätigung im Kraft- und Ausgleichssport genutzt. Die vom Leiter des Reservistenkollektivs, Genosse Briewig, regelmäßig organisierten Schießwettkämpfe mit Ermittlung des jeweiligen besten Schützen erfreuen sich im Kollektiv großer Beliebtheit. Neu organisiert und auf Grund der Initiative der Parteigruppe wieder mit Leben erfüllt, wurde die Arbeit der Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft. Auf unserer DSF-Versammlung am 26. März 1972 legten die Genossen des Besatzungskollektivs ein einmütiges Bekenntnis ab, in dem auch die beiden letzten Besatzungsangehörigen um Aufnahme in die DSF baten. Somit kann das Kollektiv auf eine hundertprozentige Mitgliedschaft in der DSF verweisen und seine wirkungsvolle Arbeit aufnehmen. Die DSF-Gruppe des MS „Glowe“ unter der Leitung des Genossen I. Nautischen Offizier, Lutz Schlawweg, arbeitet unter der Losung: „Mit der Sowjetunion verbün-

det sein, heißt zu den Siegern der Geschichte zu gehören.“

Die DSF-Gruppe des Schiffes arbeitet ebenfalls nach einem konkreten Arbeitsplan, der an Hand der Satzungen und des Statuts der DSF erarbeitet wurde. Der Hauptinhalt der DSF-Arbeit sind die Probleme des Freundschaftsverhältnisses zwischen den Völkern der Sowjetunion und der DDR, wobei hauptsächlich an die großen geschichtlichen Traditionen der Arbeiterklasse beider Länder und deren völkerverbindendes gemeinsames Interesse angeknüpft wird. Das Kollektiv des MS „Glowe“ hat klar erkannt, daß die aktive Mitarbeit in den gesellschaftlichen Organisationen in erheblichem Maße den ideologischen Bewußtseinsstand zum Ausdruck bringt. Sie bestimmt gleichermaßen die klassenmäßige Erziehung unserer Genossen. Die guten und sehr guten ökonomischen Ergebnisse, die unser Kollektiv in der Vergangenheit erzielte, spiegeln sich in der Wettbewerbstabelle wider, in der die „Glowe“ seit mehr als einem Jahr ständig an erster Stelle steht und diesen 1. Platz erfolgreich verteidigt. Seit mehr als drei Jahren kämpft die Besatzung um den Titel „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“. Heute schätzen wir ein, daß durch aktive Mitarbeit unserer Genossen in den gesellschaftlichen Organisationen, der Kampf um den Titel „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“ in eine entscheidende Phase getreten ist. Hier kämpft ein kleines Kollektiv für ein großes Ziel. Wir wissen, daß die geballte Kraft dieses Kollektivs in der Lage ist, dieses hohe Ziel zu erreichen.

Erich Bloch,
Kapitän

Rudolf Moll,
Parteisekretär, MS „Glowe“

Wir überlegten und rechneten

Die Maßnahmen zur Verbesserung des Lebens für viele Bürger unseres Staates wurden aus dem gemeinsamen Beschluß des ZK der SED, des Bundesvorstandes des FDGB und des Ministerrates ersichtlich. Jeder kann daraus ersehen, daß das

sozialpolitische Programm des VIII. Parteitages seine Verwirklichung findet. Auf unserem Schiff kam es zu einzelnen und organisierten Diskussionen, in denen immer wieder die Politik unseres Staates, unserer Regierung Vertrauen fand. Dieser Ver-

trauensbeweis zu unserer Partei der Arbeiterklasse war der Anlaß in der Parteigruppe und im Schiffsrat zu zeigen, daß auch wir gewillt sind, weitere Erfolge zum Nutzen aller zu erzielen.

Es wurde hin und her beraten und diskutiert. Was können wir zusätzlich zu unseren Wettbewerbsaufgaben erreichen? Wir rechneten und überlegten. Man kam auf einen gemeinsamen Nenner, und wir werden die Selbstkosten um mindestens 2 Prozent senken und die Frachteinnahmen um mindestens 1 Prozent überbieten.

Das Reservistenaktiv des Schiffes leistete bisher keine gute Arbeit. Wir haben mit den Genossen beraten – welchen Beitrag sie zur weiteren Stärkung unseres Staates leisten können. Nach einer lebhaften Debatte kamen wir zu dem Ergebnis, die Arbeit des Reservistenaktivs durch ein gut ausgearbeitetes Kampfprogramm zu aktivieren.

Alle Überlegungen zeigen, daß die Maßnahmen unserer Partei und Regierung ein positives Echo auch bei uns gefunden haben und es sich lohnt, eine kollektive Begeisterung in die Tat umzusetzen.



Weitere Kosten werden eingespart

Mit den gemeinsamen Beschlüssen von Partei und Regierung zur allseitigen Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen wird für uns klar sichtbar, daß sich unsere täglich vollbrachten Leistungen, dank der Arbeiterpolitik unserer Partei, in ein besseres Leben für uns alle umsetzen.

Was für die Erfüllung der Hauptaufgaben des Fünfjahresplanes sehr wichtig ist, was wir uns unbedingt zu Herzen nehmen müssen, das ist, nach den Beschlüssen der 5. ZK-Tagung zu handeln und den Kampf um höhere Arbeitsproduktivität in der ganzen Breite zu führen und die komplexe sozialistische Rationalisierung in neuer Qualität zu verwirklichen. Wir haben uns überlegt, welchen konkreten Beitrag wir zur Durchführung der Beschlüsse leisten können. In unserer letzten Bordversammlung wurde das Wettbewerbsprogramm überprüft und ergänzt. Nach eingehender Diskussion wurden folgende Zusatzpunkte im Wettbewerbsprogramm aufgenommen.

● Durch exakte Führung unseres Haushaltsbuches und durch sparsamen und pfleglichsten Umgang mit den uns zur Verfügung stehenden Verbrauchsmaterialien, wollen wir 3000 M von der vorgegebenen Summe einsparen.

● Unseren Jahresplan wollen wir in allen seinen Positionen erfüllen und übererfüllen.

● Der Elektriker des Schiffes übernimmt die regelmäßige Wartung und Pflege der gesamten Batterieanlage in Eigenverantwortung. Durch diese Verpflichtung spart das Schiff, die lt. PVI benötigten DSR-Elektriker ein, und die frei werdenden Arbeitskräfte kann der Betrieb anderweitig einsetzen. Jährliche Kosteneinsparung für Schiff und Betrieb etwa 3600 Mark.

● Das Kollektiv verpflichtet sich, durch eine kooperative Zusammenarbeit auf der Grundlage der Komplexbrigaden zwischen Deck und Maschine, eine monatliche Konservierung der hydraulischen Lukenabdeckung, des gesamten Ankerspills sowie die restlichen Deck-Konservierungsarbeiten, nach dem Schmier- und Wartungsplan, in Eigenverantwortung durchzuführen. Dadurch wird die lt. PVI für die Konservierungsarbeiten an Deck verantwortliche DSR-Werkstatt entlastet, und das Schiff spart die Kosten dieser Leistungen.

Jährliche Kosteneinsparung von etwa 1300 Mark.

● Um unsere tiefe Verbundenheit mit den Völkern der Sowjetunion zu bekunden, werden wir den 50. Jahrestag der Gründung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken würdig vorbereiten.

Das Kollektiv des Jugendobjektes MS „Nienhagen“ steht geschlossen hinter den Beschlüssen der 5. ZK-Tagung, und wir stellen uns das Ziel, durch die Anwendung sozialistischer Arbeitsmethoden, durch die größtmögliche Verwirklichung des Systems der komplexen sozialistischen Rationalisierung, ein Maximum an Arbeitsproduktivität zu entwickeln.

Jugendobjekt MS „Nienhagen“



Foto: W. Kraun

Bergmann

SPEZIAL-SCHIFFFAHRT



MS „Hennigsdorf“ machte zum ersten Mal an der Massengutpier mit einer Ladung Eisenerz fest.

MS „Hennigsdorf“ zum ersten Mal im Überseehafen

Das am 7. März 1972 übernommene MS „Hennigsdorf“ machte nach seiner ersten Reise im Rostocker Überseehafen mit einer Ladung Eisenerz für die CSSR fest.

Die 36 Mann starke Besatzung unter Kapitän Rudolf Volkmer wurde Ende Februar zur Übernahme des Schiffes nach Japan ausgeflogen. Die DDR war hier nach den Olympischen Spielen für die Bevölkerung zu einem Begriff geworden, und auch die Besatzung des MS „Hennigsdorf“ trug durch ihr korrektes und diszipliniertes Auftreten dazu bei, daß das Ansehen unserer Republik weiter gefestigt wird.

Das 38 070-tdw-Schiff fährt mit Aut-16-Betrieb und wird deshalb nach einer gewissen Zeit die Besatzung wesentlich reduzieren können.

Die erste Reise des ehemaligen norwegischen

„Pontos“ führte das Schiff von Japan nach Hongkong und über Singapore zum indischen Hafen Marmagao, wo es eine Ladung Eisenerz für die CSSR lud. Genosse Volkmer konnte berichten, daß sich die Besatzung auf der ersten Reise bewährt hat.

MS „Hennigsdorf“ war eines der ersten Schiffe, das auf den Aufruf des MS „Brandenburg“ reagierte. So stellten die Genossen ein Wettbewerbsprogramm und ein Programm zum Kampf um den Titel auf. Es wurde ein Neuereraktiv gebildet, das u. a. sieben Vorschläge realisieren will, um den Aut-16-Betrieb zu gewährleisten.

Stellvertretend für die vorbildlichen Leistungen der Besatzung sollen hier die Namen der Genossen Dietrich Arndt, Leitender Technischer Offizier, Kurt Barnbek, Technischer Offizier für E-Anlagen, Bruno Tydecks, Zimmermann, und Hans-Joachim Hassel, 1. Koch, stehen.



Genosse Rudolf Volkmer, Kapitän vom MS „Hennigsdorf“, fuhr sieben Jahre auf MS „Riesa“. Unter seiner Leitung erkämpfte die Besatzung 1971 den 1. Platz in der Wettbewerbsgruppe der Massengutschiffe.



Heinz Kühne, II. Ingenieur, am Fahrpult. Hier erfolgt die Störwertüberwachung zentral an einem Pult und erleichtert so die Arbeit. Da das Schiff mit Aut-16-Betrieb fährt, ist die Anlage mit der Brücke und den Kammern des Maschinenpersonals gekoppelt. Gigantische Ausmaße im Maschinenraum mit einer Leistung von 13 700 PS beeindrucken und lassen die Leistungen der 14 Genossen in diesem Bereich ahnen. Nach dem Einarbeiten der Genossen wird ihre Anzahl reduziert, um der Automatik des Schiffes gerecht zu werden.



Kapitän Reinhard Kellner vom MS „Lübbenau“ und Klaus-Dieter Schmidt, VEB DEUTFRACHT, bei der Unterzeichnung des Freundschaftsvertrages. Foto: E. Brauns

Enge Beziehungen zwischen Flotte und Verwaltung

Am 17. April 1972 wurde zwischen den Kollektiven des MS „Lübbenau“ und der Gewerkschaftsgruppe Planung-Finanz des VEB DEUTFRACHT ein Freundschaftsvertrag abgeschlossen, mit dem Ziel, die Verbindungen zwischen Flotte und Verwaltung zu vertiefen, zu einer fruchtbaren Zusammenarbeit zu gelangen und auch persönliche Kontakte zu pflegen. Die gegenseitigen Verpflichtungen beinhalten u. a.:

- In der politisch-ideologischen Arbeit auf Partei- und Gewerkschaftsebene Erfahrungsaustausch vorzunehmen.
- Zusammenarbeit der Sport- und Jugendarbeitsorganisation der FDJ-Leitung in Vorbereitung auf die Weltfestspiele der Jugend.
- Auf kulturellem Gebiet die geleistete Brigadearbeit gemeinsam auszuwerten.
- Die Durchführung gemeinsamer geselliger Veranstaltungen vorzunehmen.
- Die Einführung und Durchsetzung der sozialistischen Betriebswirtschaft an Bord.
- Übermittlung von Definitionsbestimmungen aus Ökonomie-Planung-Finanz.
- Erfahrungsaustausch über den Stand der Planerfüllung und aktueller betrieblicher Probleme.

Der vorliegende Freundschaftsvertrag, übrigens der erste dieser Art, birgt alle Voraussetzungen für eine neue Gestaltung der Beziehungen zwischen Flotte und Verwaltung des VEB DEUTFRACHT und regt die Kollektive an, ebenfalls diesen Weg zu gehen.

Gustävel, Bereichsleiter Finanz, Valuta

Besatzungen schließen sich an

Ausgehend von den Beschlüssen der 5. Tagung des ZK der SED schließt sich die Besatzung des MS „Riesa“ dem Aufruf des MS „Brandenburg“ an. Wir verpflichten uns, für 80 000 Mark mehr Ladung zu befördern, um die Erfüllung des Planes 1972 mit zu gewährleisten.

Kapitän und Besatzung

*

Die Besatzung des MS „Espenhain“ schließt sich dem Aufruf des MS „Brandenburg“ an und verpflichtet sich, in die-



sem Planjahr 35 000 Mark reine Frachteinnahmen mehr zu erzielen. Die neuen sozialpolitischen Maßnahmen unserer Partei und Regierung begrüßen wir aus vollem Herzen und beantworten sie mit Steigerung unserer Arbeitsproduktivität.

Besatzung MS „Espenhain“

Solidarität mit Vietnam

Mit Empörung erfuhr die Besatzung des MS „Fritz Reuter“ von der Blockade der Seehäfen und von den verstärkten Luftangriffen der US-Imperialisten auf die DRV.

Eine Spendenaktion für das köpfende Volk der DRV erbrachte 180,- Mark.

SED, FDGB, FDJ, Kapitän

Irakisches Erdöl gelöst

Die erste Erdöllieferung der Republik Irak für die DDR ist vor kurzem mit dem UdSSR-Oiltanker „Rezikme“ im Rostocker Überseehafen eingetroffen und löschte dort. Bis zum Jahresende werden regelmäßig weitere Tanker mit irakischem Erdöl nationaler Produktion erwartet. Die Lieferungen erfolgen auf Grundlage einer langfristigen Vereinbarung.

Für alle Seeleute

Antwort auf eine berechtigte Kritik

Die vom Kapitän und Oberzahlmeister im Namen der Besatzung des MS „J. G. Fichte“ geäußerte Kritik an der unbefriedigenden Versorgung der Flotte mit alkoholfreien Getränken (begrenzt haltbar), steht für viele gleichartige, berechtigte Beschwerden anderer Schiffskollektive. Das veranlaßt uns, an dieser Stelle, über die Situation und die zu erwartenden Veränderungen zu berichten. Es trifft zu, daß unsere Seeleute mit alkoholfreien Getränken sortimentsarm versorgt werden, obwohl gerade durch den Wechsel der Klimazonen ein gesteigertes Konsumtionsbedürfnis besteht. Auf Grund begrenzter Haltbarkeit erfüllt nahezu die gesamte Palette der Erzeugnisse an Erfrischungsgetränken nicht die Anforderungen der Seeschifffahrt.

Nur das „Glashäger Mineralwasser“ hält auf Reisen mit einer Dauer von mehr als zwei Monaten die Spitze. Eine solche Lage kann natürlich nicht befriedigen. Schlußfolgernd aus der Hauptaufgabe des VIII. Parteitag der SED, die Arbeits- und Lebensbedingungen ständig zu verbessern, hat sich seit Ende vergangenen Jahres eine Gemeinschaftsarbeit mit der Getränkeindustrie entwickelt, die zielstrebig an der Lösung dieses Problems arbeitet. Noch im Juni finden Laborversuche



Für jede Reise nimmt das MS „J. G. Fichte“ z. B. etwa 75 000 Flaschen Getränke an Bord. Davon 54 000 Flaschen alkoholfreie Getränke, wie Cola, Selters usw., um den Bedarf für alle Besatzungsmitglieder für die jeweilige Reise zu garantieren. Selbst im Hafen sind diese „Flüssigkeiten“ unentbehrlich. Konrad Thiems, Lehrling, weiß dies zu schätzen.

mit Haltbarkeitsstabilisierenden und hygienisch unbedenklichen Präparaten im VEB Getränkekombinat HANSEAT Rostock statt. Danach werden Fruchtsaftgetränke als Testprodukte auf Schiffen mit differenzierten Lager-, Klima- und Reisedauerbedingungen zur Erprobung eingelagert. Wir bitten die Kapitäne sowie die verantwortlichen Genossen in den Versorgungsbereichen, die zu erteilenden Testaufträge exakt zu erfüllen und danken für alle Hinweise, die uns aus Kollektiven der Flotte zugehen und weiterhin zugehen werden. Dank sei im Namen aller Seeleute auch dem Kombinatdirektor des HANSEAT, Genossen Ihlow, und der Laborleiterin dieses Betriebes, Kollegin Schöning, für das verständnisvolle und verantwortungsfreudige Zusammenwirken in Vorbereitung der Lösung des Versorgungsproblems mit länger haltbaren Getränken gesagt. Wir sind davon überzeugt, daß die eingeleiteten Maßnahmen noch im zweiten Quartal 1973 für die Seeleute der DSR und DEUTFRACHT versorgungswirksam werden und zu keiner Erhöhung der Endverbraucherpreise führen.

J. Mertin
Mitarbeiter im Bereich Betriebs-
technik der DSR

Ein neuer Lebensabschnitt begann

Prüfung drei Monate früher abgelegt

Kürzlich fand im „Haus Sonne“, während einer Feierstunde in Anwesenheit von Vertretern des FA und der BS, für 11 Lehrlinge das Lehrjahr 1970/72 einen würdigen Abschluß. Ein weiterer Lebensabschnitt wurde erfolgreich gemeistert. Die guten Ergebnisse sowie die kontinuierliche Entwicklung dieses Kollektivs wurden in kurzen Festansprachen der anwesenden Genossen entsprechend gewürdigt. Diese positive Ausbildung war auch die Grundlage für die vorzeitige Ablegung der praktischen Facharbeiterprüfung. In einem persönlichen Anerkennungsschreiben des Genossen Strauch, Direktor des FA, an den Kapitän des MS „Freundschaft“ heißt es unter anderem: „Durch vorbildliche Leistungen in der Berufsausbildung konnte die Lehrlingsgruppe ihres Schiffes die Facharbeiterprüfung drei Monate früher ablegen. Das konnte durch die Unterstützung des gesamten Bordkollektivs, durch persönliche Initiative der Lehrlinge, durch eine exakte Aufgabenstellung im Berufswettbewerb und deren zielstrebige Erfüllung erreicht werden. Neben ihrer fachlichen Ausbildung beteiligten sich die Lehrlinge auch sehr aktiv an der gesellschaftlichen Arbeit an Bord.“

Wir sehen darin eine echte Verwirklichung der Beschlüsse des VIII. Parteitag der SED. Die gestellten Verpflichtungen konnten bis auf wenige Details realisiert werden. So wurde in der Praxis ein Gesamtleistungsdurchschnitt von 2,42 erreicht. Die vielen Fragen und regen Debatten zu den Beschlüssen unserer Partei sowie die regelmäßige Teilnahme und aktive Mitarbeit im FDJ-Studienjahr legten Zeugnis ab vom politischen Wissensdrang unserer Jugendlichen. Das Verstehen und die daraus resultierende richtige Auslegung des Marxismus-Leninismus bekundeten sieben Lehrlinge durch ihren Antrag um Aufnahme als Kandidat der SED. Ausdruck des festen Klassenbewußtseins sind auch die Verpflichtungen von zwei Genossen als Berufssoldat und von vier Genossen als Soldaten auf Zeit der NVA. Auch auf dem Gebiet der kulturell-sportlichen Tätigkeit kann eine positive Bilanz gezogen werden. Die Aktivität, ob als Teilnehmer oder Organisator – war beispielgebend und soll hier besonders gewürdigt werden.

Dem Bekenntnis aus Lehrlinge zur DSF folgend, wurden, entsprechend den Gegebenheiten, in ausländischen Häfen sowjetische Schiffsbesatzungen besucht und

der Gedanke der Freundschaft auch fern der Heimat ständig vertieft. Anschaulich zeigt das Brigadetoagebuch die Entwicklung und das Wachsen des Lehrlingskollektivs, und ist beredtes Zeugnis der vielfältigen Arbeit. Das Kollektiv setzte sich ständig und kritisch mit Mittelmäßigkeit auseinander und trug zur Festigung des Klassenbewußtseins bei. 250 Stunden im Rahmen von sozialistischen Subbotniks sollen nicht unerwähnt bleiben. Trotz aufgetretener Schwierigkeiten im täglichen engen Zusammenleben an Bord wurden alle Hürden durch die nie erlahmende Energie und Ausdauer gemeistert. Als besonders wertvoll schätzen wir die kritische Atmosphäre und die Ehrlichkeit des Kollektivs ein, die maßgeblich zur Stabilisierung des Teams beitrugen. Genosse Franke würdigte besonders den selbstlosen Einsatz der Lehrlinge im Persischen Golf. Aber auch Versäumnisse und Leichtfertigkeiten während der theoretischen Berufsausbildung an Bord des Schiffes blieben nicht unerwähnt.

G. Pothmann,
Lehrausbilder MS „Freundschaft“



Noch einmal werfen Genosse G. Pothmann, Lehrbootsmann, und seine ehemaligen Lehrlinge, jetzt Vollmatten, einen Blick in die eben überreichten Zeugnisse. Die Freude war doppelt so groß. Können diese elf Lehrlinge doch bereits drei Monate früher als vorgesehen auf unseren Frachtschiffen eingesetzt werden. Unser Foto: Genosse G. Pothmann, J. Aeberlin und F. Handke — v. r. n. l.

Angela Davis ist frei!

Nach fast 22 Monaten Terror und Verfolgung, nach einer länger als 16monatigen verschärften Einzelhaft in einer Zelle ohne Fenster und nach einem länger als 4 Monate dauernden Prozeß wurde die 28jährige farbige Kommunistin Angela Davis am 4. Juni von der 12köpfigen Jury von allen drei Anklagepunkten – Mord, Verschwörung und Menschenraub – freigesprochen.

Das Zentralkomitee der SED hat Angela Davis anlässlich ihres Freispruchs in einem Telegramm herzliche und brüderliche Grüße übermittelt.

Die Freude über den Freispruch brachten auch unsere Seeleute in Telegrammen zum Ausdruck. So schreiben die Besatzungen MS „Wismar“ und MS „A. Köbis“ u. a.: „Dieser aufrichtigen Patriotin gehören unsere herzlichsten Grüße. Wir fordern gleichzeitig die Freilassung der von den USA-Justizbehörden noch eingekerkerten Patrioten und erklären uns solidarisch mit ihnen.“

SOLIDARITÄT hilft siegen

Seeleute stehen an der Seite ihrer Klassenbrüder

Für das um seine Freiheit und Unabhängigkeit kämpfende vietnamesische Volk spendeten weitere Besatzungen unserer Flotte Geldbeiträge auf das Solidaritätskonto.

MS „Halberstadt“

Von Bord des MS „Halberstadt“ meldete die Besatzung eine Vietnamspendensammlung von über 1700 M. Dem leidgeprüften Volk Vietnams gehört die ganze Sympathie unserer Seeleute.

MS „Malchow“

Das Besatzungskollektiv des MS „Malchow“ protestiert energisch gegen die grausame Bombardierung in Vietnam und die skrupellose Bombardierung unseres Handelsschiffes MS „Halberstadt“. Mit einer Geldspende von 142 Mark unterstützen wir das heldenhafte um seine Freiheit kämpfende Vietnam.

MS „Oranienburg“

Die Besatzung des Schiffes verpflichtete sich, je Reise einen Betrag von 250 Mark zu spenden.

MS „Schwerin“

270 Mark gingen vom MS „Schwerin“ auf das Solidaritätskonto.

MS „Bernburg“

Für die um ihre Freiheit ringenden Völker Vietnams will die Besatzung in den folgenden sechs Monaten 500 Mark als Spende abrechnen.

MS „H. Kapelle“

Im Rahmen der Solidaritätsbewegung verpflichteten sich die Seeleute des Schiffes, insgesamt 400 Mark für Vietnam zu spenden.

MS „J. G. Fichte“

Während der letzten Reise spendeten die Besatzungsangehörigen sowie die Lehrlinge des Lehr- und Frachtschiffes für das Solidaritätskonto insgesamt 1213 Mark.

*

Die zwölf Mitglieder der Brigade „Wilhelm Christoph Hufeland“ der Direktion Schifffahrt des MDV der DDR spendeten 250 Mark für die Unterstützung des von der USA-Aggressionsarmee terrorisierten vietnamesischen Volkes.

Was der VIII. Parteitag

Besatzungen antworten mit Taten

Durch ihr vorbildliches Wirken unterstützen die Parteimitglieder unserer Flotte die vom VIII. Parteitag und 5. Plenum des ZK der SED ausgehende Initiative unserer Seeleute. Viele Besatzungen leisten Großes bei der Lösung der Hauptaufgabe, mit der wir uns hohe Ziele zum Wohle des Volkes gestellt haben. Durch ihren Einsatz sorgen sie dafür, daß alle Reserven für die weitere Steigerung der Arbeitsproduktivität erschlossen werden, um sich auf die im Plan 1973-1975 vorgesehenen Wachstumsraten gut vorzubereiten. Die Ergebnisse sind dort am besten, wo Parteimitglieder ihrer Verantwortung als Angehörige des bewußten Vortrupps voll gerecht werden, so wie sie als Kommunisten zuerst an sich selbst sehr hohe Anforderungen stellen und auf das ganze Kollektiv ausstrahlen; denn im persönlichen Beispiel liegt die Kraft der Erfolge. Fragt man, was unsere Parteimitglieder auszeichnet, so lautet die Antwort, daß sie darum wissen, daß wir die vom Fünfjahrplan vorgezeichnete volkswirtschaftliche Entwicklung nicht um ihrer selbst Willen anstreben, sondern auf das Wohl der Menschen gerichtete Politik des Sozialismus ist, für deren Verwirklichung sie sich an ihrem Arbeitsplatz voll verantwortlich fühlen. Wie es die Genossen verstehen, dieses Verantwortungsgefühl durch das persönliche Beispiel auf die ganze Besatzung zu übertragen und deren Initiative zu wecken, davon zeugen die folgenden Antworten unserer Schiffsbesatzungen. Sie wissen darum, daß es nicht genügt, die Zustimmung zu den Beschlüssen unserer Partei und Regierung zu geben, sondern Taten entscheiden. Lassen wir hier einige Besatzungen des Flottenbereiches Asien Amerika zu Worte kommen:

MS „Nienburg“

In Auswertung der 5. Tagung des ZK wurde eine erste Überprüfung des Wettbewerbsprogramms vorgenommen.

- Das Besatzungskollektiv des MS „Nienburg“ verpflichtet sich, zusätzlich
- jede Fernost-Reise um fünf Tage zu verkürzen,
 - bis Jahresende zusätzlich Eigenreparaturen im Werte von 15 000 M durchzuführen,
 - zusätzlich zur Planaufgabe in der Neuererbewegung einen volkswirtschaftlichen Nutzen von 20 000 M zu erbringen,
 - für das heldenhaft kämpfende vietnamesische Volk bis Ende des Jahres mindestens 500,- M zu spenden.



- die Vorgabe an Hafenkosten bis Jahresende um 40 000 M zu unterbieten,
- durch Schaffung einer exakten Rechnungsführung für Verbrauchsmaterial fünf Prozent der Vorgabe einzusparen.

MS „Schwarzburg“

Die Besatzung des MS „Schwarzburg“ geht folgende Zusatzverpflichtung ein:

- 12 Prozent des Reparaturfonds nicht in Anspruch zu nehmen, Erhöhung der Eigenreparaturleistung.
- 12 000 volkswirtschaftlicher Nutzen durch aktive Neuererarbeit zu erarbeiten.
- Schadensansprüche aus der Ladung um 4000 Mark zu senken.

MS „K.-M.-Stadt“

In Erweiterung unseres Wettbewerbsprogrammes stellt sich die Besatzung des MS „Karl-Marx-Stadt“ nach eingehender Diskussion der sozialpolitischen Maßnahmen, wie sie durch das ZK der SED, des FDGB-Bundesvorstandes und des Ministerrates der DDR beschlossen wurden, u. a. folgende Aufgaben:

- Die Navigationszeit des Schiffes ökonomisch voll auszulasten,
- Durch sorgsame Ladungsbehandlung und exakte Ladungsfürsorge keine Ladungsschäden auftreten zu lassen.
- Die Kosten für Verbrauchsmaterial nur zu 97 Prozent in Anspruch zu nehmen.
- Bei der Durchführung von Eigenreparaturen, die bereits in Form von Aufträgen an die DSR-Werkstatt oder der Werft übergeben wurden und Verlängerung der Einsatzzeit des Schiffes dienen, wird eine exakte Kostenrechnung vorgenommen. Wir stellen uns das Ziel, auf



Besatzungsmitglieder des MS „Altenburg“ beim Parteilehrjahr.

diesem Wege 25 000 Mark an Werftkosten einzusparen.

- Das Ladegeschirr wird durch ständige Wartung und Pflege für Löscharbeiten durch das Schiff einsatzbereit gehalten.
- Durch gute Brennstoffpflege und wirtschaftliches Fahren der Motoren soll eine Einsparung von 20 000 Mark erzielt werden.
- Zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord werden durch das Neuererkollektiv Vorschläge für eine Teilklimatisierung der Typ-IV-Schiffe erarbeitet und eingereicht.

MS „Altenburg“

Die Besatzung des MS „Altenburg“ verpflichtet sich, zusätzlich zu ihrem Wettbewerbsprogramm:

- Durch sorgfältige Wartung und Pflege wollen wir trotz zweijähriger Einsatzzeit nur eine Dockung statt der geplanten Wertzeit in Anspruch nehmen.
- 10 Prozent der geplanten Reparatursumme etwa 30 000 M werden nicht in Anspruch genommen.
- Bei Beschaffung von Kolbenringen mit Übermaß für die Hilfsdiesel verpflichten wir uns, die Laufzeit der Kolben zu verdoppeln. Diese Arbeiten werden mit Eigenmitteln realisiert. Einsparung etwa 10 000 Mark.
- Durch die FDJ-Arbeitsgruppe „Ladungsschäden und Claims“ werden Analysen angefertigt, die Ursachen von Ladungsschäden aufzeigen. Gleichzeitig erfolgt eine gezielte Weiterbildung der Komplexbrigade auf diesem Gebiet.
- Die FDJ-Gruppe wird bis zum 1. August 1972 zwei Neuerervorschläge ausarbeiten und realisieren, die eine bessere Ladungsfürsorge ermöglichen.



Blick in den Maschinenraum des MS „Altenburg“

MS „G. Büchner“

In weiterer Durchführung der Beschlüsse des VIII. Parteitages sowie der Maßnahmen der 4. und 5. Plenartagung wurden bordsseitig folgende Maßnahmen ergriffen und durchgeführt, die schon verwirklicht sind:

- Strenge Wachsamkeit und Kontrolle bei Lade- und Löscharbeiten zur Verhütung von Ladungsschäden.
- Einsparung von Werftkosten durch Eigenleistungen bei Rohrreparaturen und Beiseitigung von Leckagen im Hauptdeck sowie Umbau eines arbeitsschutzwidrigen Niedergangs D. zum O-Deck.
- Einsparung 4400 M
- Neuerervorschlag: Konstruktion einer Ausweisvorrichtung für die beiden K-1-Boote, dadurch Gewinnung von Ladungsplatz an Deck.
- Frachtgewinn pro Jahr 32 000 M
- Neuerervorschlag: Erhöhung der brandschutztechnischen Sicherheit durch Umbau der störanfälligen Rauchmelderanlagen.
- Bordsseitige Realisierung eines Werftauftrages.
- Erbrachte Eigenleistung 600 M
- Aviseneinsparung nicht erfaßbar.
- Neuerervorschlag: Rationalisierung des Einstellens von Pressestaten für Hydrophore.
- Einsparung pro Jahr 4800 M
- Einhaltung bzw. Unterbietung des Überstundenlimits durch Einsatz von Lehrlingen im Bordbetrieb.
- Ausbau des E-Kabinetts mit bordsseitigen Mitteln, dadurch Erhöhung der praxisverbundenen Ausbildung der Lehrlinge.

beschloß, wird sein!



Theoretische und praktische Lehrlingsausbildung auf MS „Altenburg“

Eigenleistung 1500 M

- Renovierung von 47 Lehrlingskammern und Reparatur von Linoleumfußböden. Einsparung 10 000 M
- Sozialistische Hilfe auf den Schiffen „Gera“, „Freundschaft“, „F. Freiligrath“ in Kuba, „Karl Marx“, „R. Breitscheid“ in Rostock geleistete Stunden 736 Einsparung 3680 M
- Solidaritätsaufkommen für Vietnam als Antwort der Besatzung auf Überfall der US-Gangster auf Haiphong, wo ein Schiff unserer Handelsflotte in Mitleidenschaft gezogen wurde. Spende bisher 1000 M
- Vorfristiger Abschluß des 1. Lehrjahres zum 30. Juni, dadurch vorfristiger Einsatz von etwa 90 Lehrlingen für das 2. Lehrjahr auf Produktionsschiffen möglich. Gesamtsumme der Verpflichtungen 57 980 Mark

Flottenbereich Asien / Amerika

Freudig begrüßt wurden von allen Mitarbeitern des Flottenbereiches Asien Amerika die gemeinsamen Beschlüsse unserer Partei, des Ministerrates und des Bundesvorstandes des FDGB. Ihre Meinung ist: Nur ein sozialistischer Staat kann ein derartig umfangreiches Programm sozial-politischer Maßnahmen beschließen, da in einem solchen Staat die Interessen des einzelnen mit denen der Gesellschaft übereinstimmen und Initiativen freisetzen, die die Realisierung eines derartigen Programms ermöglichen.

Wir, die Mitarbeiter des Flottenbereiches Asien Amerika, haben die Aufgabenstellung des VIII. Parteitag richtig verstan-

den und wollen auf dem bisher Erreichten nicht ruhen, sondern alle unsere Kraft für die Beschleunigung des Entwicklungstempos unserer Volkswirtschaft und die allseitige Stärkung unserer Republik einsetzen. Wir werden auf dieses Programm mit neuen Taten und noch größeren Initiativen als bisher antworten.

Unsere Schiffskollektive haben bereits mit konkreten Verpflichtungen über die Erhöhung ihrer Einsatzzeit des Schiffes, Senkung der Kosten und Maßnahmen der internationalen Solidarität geantwortet. Diese Initiativen unserer Seeleute ermöglichen es uns, ein neues, höheres Ziel als Kampfprogramm für den verbleibenden Teil des Jahres 1972 zu übernehmen.

Alle Mitarbeiter unseres Flottenbereiches stellen sich deshalb die Aufgabe, bis Jahresende eine gezielte Übererfüllung der Frachteinahmen in Höhe von 5,7 Mio Mark zu erreichen und mit Hilfe unserer Seeleute zu verwirklichen.

Ausgehend von der großen Initiative der Werktätigen auf unseren Schiffen und im Landbereich werden wir alle Anstrengungen unternehmen, mit Hilfe der nachfolgenden Maßnahmen weitere 1,4 Mio M Frachteinahmen zu erarbeiten durch

- Verkürzung der reparaturbedingten Liegezeiten, Erhöhung der Eigenleistungen und Verbesserung in der Reparaturvorbereitung und -durchführung in Zusammenarbeit mit dem Direktionsbereich Betriebstechnik.
- Gewährleistung einer leistungsgerechten Abfertigung im ÜSH in enger Zusammenarbeit zwischen dem Flottenbereich und den Stückgutbereichen des ÜSH.
- Volle Auslastung des vorhandenen Schiffsraumes und Gewährleistung einer hohen Qualität des Transportprozesses durch die Bordkollektive.

Mit Praktikern im Gespräch

Nach fast fünf Monaten aus Fernost zurückgekehrt, sprachen wir mit dem Genossen W. Frohn, Leitender Technischer Offizier vom MS „Blankenburg“, wie er nach der 5. Tagung des ZK der SED mit seinem Neuererteam weiterarbeiten will.

„Voll voraus“:

In der Zusatzverpflichtung zum Wettbewerb 1972 hat sich die Besatzung vorgenommen, Eigenreparaturen im Werte von 20 000,— Mark durchzuführen. Die Verpflichtung ist die eine Seite, die andere Seite ist die Realisierung. Wie und mit welchen Mitteln wollen Sie das erreichen?

Genosse W. Frohn:

„Diese 20 TM beinhalten im wesentlichen solche Arbeiten wie,

- Reparaturarbeiten an allen Aggregaten mit Abschluß zur Klassevorstellung für die DSRK
- Arbeiten, die für die Wertliste vorgesehen waren - an der Hauptmaschine sowie an den Hilfsmaschinen - werden in eigener Regie durchgeführt,
- Eigenreparaturen an allen Deckseinrichtungen wie an Ladewinden, Lukenhydraulik und sonstigen Decksmaschinen

All diese Arbeiten zu realisieren, erfordert die Einbeziehung der gesamten Besatzung unseres Schiffes. Besonders konzentrieren wir uns auf solche Besatzungsmitglieder, die bereits längere Zeit auf diesem Schiff fahren, die die Anlagen aus dem FF kennen, und durch sehr viele gute Gedanken und ideenreiche Vorschläge dazu beitragen, die Technik maximal auszulasten. Hier macht sich absolut der systematische Aufbau einer Stammbesatzung positiv bemerkbar und wirkt sich vorteilhaft auf die gesamte Einsatzbereitschaft des Schiffes aus.“

„Voll voraus“:

Sie sprachen eben von guten Gedanken und Vorschlägen, die ihre Besatzungsmitglieder unterbreiten. Wie schätzen Sie an Bord die Neuererarbeit ein, und welche Bedeutung messen Sie dieser Bewegung bei?

Genosse W. Frohn:

„Unser Beitrag in Auswertung des 5. Plenums des ZK der SED ist unter anderem, durch Neuerervorschläge noch in diesem Jahr einen Nutzen von 12 000,— Mark zu erwirtschaften. Wir wissen, daß die gemeinsamen Beschlüsse von Partei und Regierung auch von uns größere Anstrengungen erfordern, um mit der weiteren Durchsetzung des sozialpolitischen Programms kontinuierlich das Wohl unserer Bürger ständig zu verbessern. Ich betrachte persönlich die Neuererarbeit als ein Mittel zur weiteren Steigerung der Arbeitsproduktivität, der Erschließung aller noch ungenutzten Reserven und der breiten Mitarbeit aller Besatzungsmitglieder auf diesem Ge-



Genosse Wolfgang Frohn

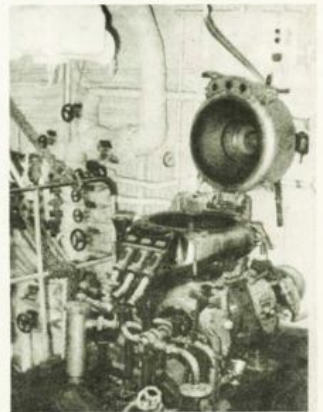
biet. An Bord unseres Schiffes legen wir Schwerpunkt auf eine kollektive Arbeit im Neuererwesen. Dadurch wird der große Ideenreichtum aller Besatzungsmitglieder genutzt. Parallel dazu spielt die systematische Popularisierung der Neuererarbeit auf unserem Schiff eine wesentliche Rolle. So haben wir vom Monat Januar bis Mai 1972 sechs Neuerervorschläge mit einem Nutzen von etwa 7200,— Mark erwirtschaftet. An diesen Vorschlägen sind 18 Prozent der Besatzung beteiligt. Davon entfallen 12 Prozent auf Jugendliche und 3,4 Prozent auf weibliche Besatzungsangehörige. Diese Zahlen verdeutlichen das große Interesse an der Mitarbeit im Neuererwesen auf MS „Blankenburg“. Das Ziel 12 TM noch 1972 zu erwirtschaften, erfordert von uns, eine systematische und zielgerichtete Fortsetzung der Neuererarbeit. Dabei werden wir uns vornehmlich in den kommenden Monaten auf solche Komplexe konzentrieren, wie:

- Erleichterung der manuellen Arbeit an Bord
- Erhöhung der Standzeiten bestimmter Aggregate
- Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen unserer Sociute (Einrichtung eines Sportzentrums auf Typ 10-D-Schiffen).

Genosse Frohn, wir danken Ihnen für diese Ausführungen und wünschen Ihnen bei der weiteren Arbeit auf diesem Gebiet viel Erfolg.



Arbeiten in der Maschine



Geöffneter Ölseparator



Glückliche Kinder

Kurz vor dem 1. Juni, dem Internationalen Kindertag, fiel mir ein Gedicht auf:

GIB ACHT

Ich sage,
Kinderlächeln ist immer schön,
und ich sage, gib acht, daß niemand
zerstört,
was täglich sich verändert.
Gib acht,
daß das Foto
nicht einzige Erinnerung wird.

Martina Collini

Beim Lesen dieser Zeilen mußte ich an die Kinder in Vietnam und an die Kinder in unserer Republik denken. Wovon die einen träumen, ist für die anderen zur schönen Selbstverständlichkeit geworden.

Das wurde mir im Betriebskindergarten II und der Krippe der Deutschen Seereederei bewußt, als ich die 2- bis 5jährigen beim fröhlichen Spiel und Sport beobachtete. Mit

wieviel Liebe und Sorge werden doch unsere Kinder umsorgt. Die Erzieherinnen hatten den Kindertag mit viel Aufwand vorbereitet. Da wurde ein Festumzug der Kinder mit bunten Sträußen und geschmückten Stöcken durchgeführt, und anschließend wartete eine Festtafel auf die Kleinen. Das erfuhr ich von der Leiterin der Kombination, Gitta Patermann. Sie empfing auch gerade Besuch aus der Reederei, der den Kindern an ihrem Ehrentag wie jedes Jahr kleine Geschenke überreichen wollte.

Die Fürsorge unseres Staates für unsere künftige Generation ist beispielhaft. Es werden jährlich enorme Mittel ausgegeben, um zum Beispiel neue Kinderkrippen und -gärten zu errichten. Auch die sozialpolitischen Maßnahmen von Partei und Regierung, die auf der 5. ZK-Tagung verkündet wurden, dienen letztendlich dem Wohle unserer Kinder.

Lg.



Für den Festumzug der Kinder des DSR-Kindergartens haben Erzieherinnen für die Kinder bunte Stöcke und Häubchen gebastelt (Foto links oben). Regina Krüger, Krippenerzieherin, bewirbt „ihre“ Kleinen (Foto oben rechts).

Ob beim Topfschlagen oder Rollerrennen überall waren die Kinder mit viel Begeisterung dabei (links unten). Ein kleines Geschenk für die Zweijährigen der Krippe in der Südstadt (Foto rechts unten).

GRÜSSE zum Jubiläum

Die bisherige enge und vielseitige Zusammenarbeit der polnischen Reederei mit dem VEB Deutsche Seereederei Rostock und dem VEB DEUTFRACHT — Internationale Befrachtung und Reederei Rostock — bringt der Schifffahrt unseren beiden Ländern konkreten und beiderseitigen Nutzen. Die Zusammenarbeit wird u.a. im Rahmen der Gemeinschaftsdienste „Uniafrica“, „Baltafrika“, „Baltamerica“ und „Cubalco“ verwirklicht, wie auch in der direkten wissenschaftlich-technischen und ökonomisch-organisatorischen Zusammenarbeit zwischen den Linienreedereien Polska Linie Oceaniczna und Deutsche Seereederei sowie den Trampreedereien Polska Zegluga und DEUTFRACHT. Unsere vielseitige Zusammenarbeit dient der Entwicklung der bilateralen Verbindungen und trägt gleichzeitig dazu bei, die Integrationsformen der sozialistischen Staaten auf ein höheres Niveau zu heben.

Anlässlich des 20jährigen Bestehens der Handelsschifffahrt der Deutschen Demokratischen Republik möchten wir im Namen der Werkstätten der polnischen Reedereien den Direktionen und allen Mitarbeitern der Deutschen Seereederei und der DEUTFRACHT die besten Wünsche und persönliches Wohlergehen übermitteln und ihnen weitere Erfolge bei der Entwicklung der Seeverkehrswirtschaft der DDR wünschen. Polska Linie Oceaniczna

gez. Stanislaw Bejger
Generaldirektor
Polska Zegluga Morska
gez. Tadeusz Zylkowski
Generaldirektor

Transpress teilt mit

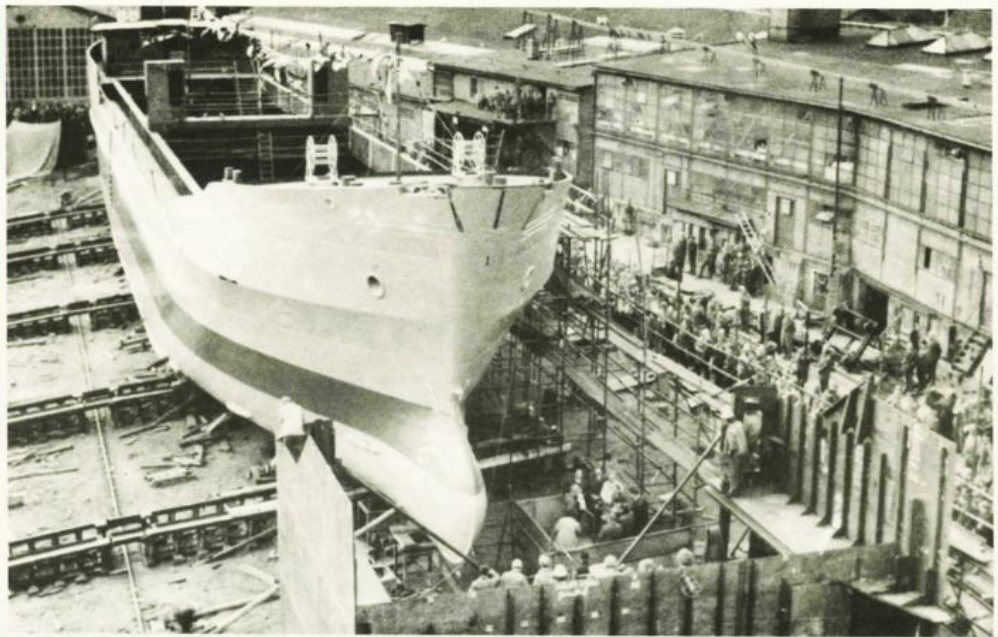
Diese Broschüre ist die erste selbständige Monografie auf dem Gebiet des Seetransportsrechts. Es werden folgende Themen behandelt:

Das Seetransportrecht und seine Rechtsquellen Der Seefrachtvertrag und die Haftung des Verfrachters für die Ladung Konnossement.

Leserkreis: Studenten der Ingenieurhochschule, der Hochschule für Ökonomie und der Universität Rostock, Mitarbeiter des Bereiches Seeverkehr und Hafenwirtschaft, der Außenwirtschaft und des Außenhandels.

Etwa 130 Seiten, zahlreiche Abbildungen, Broschur cellophanisiert
680 Mark.

Erscheint voraussichtlich im Mai 1972.



Der VEB Elbwerften Boizenburg Kollbau baut Container-Küstenmotorschiffe 499 BRT. Das sind die bisher größten Schiffe, die in Boizenburg gebaut werden (bezüglich der Ablaufmasse). Das MS „Warin“ war das erste Kümo der verlängerten Serie. Das zweite Schiff ist die „Bansin“, und das dritte Kümo für die DSR ist die „Tessin“ (siehe Foto). Das nächste Kümo für die DSR läuft Anfang Juni vom Stapel. Die Werft baut insgesamt fünf dieser Schiffe für die DSR, zwei für die SU. Schiff Nr. 5 für die DSR, das letzte der 499er Serie (Stapellauf Anfang Juli) ist das 500. Schiff, das nach 1945 in Boizenburg gebaut wurde. Es geht anlässlich des 20. Jahrestages der DSR vom Stapel.

Text und Foto: J. Kotjatko

Propulsionsmessungen — warum und wie?

Seit einigen Jahren werden auf Typenschiffen unserer Flotte kontinuierliche Propulsionsmessungen durchgeführt. Verantwortlich dafür ist eine kleine Gruppe der Abteilung WFE der DSR. Die Messungen, die verschiedene Maschinenparameter, die vom Hauptmotor abgegebene Leistung und die Schiffgeschwindigkeit durch das Wasser — erfassen, dienen der Lösung verschiedener Aufgaben:

- Es sollen die Leistungsreserven der Hauptmaschine bestimmt werden. Dies ist vor allem zur Bestimmung der zu installierenden Hauptmaschinenleistung bei künftigen Neubauten wichtig. Bei in Betrieb befindlichen Schiffen erfolgen gegebenenfalls entsprechende Veränderungen zur Ausnutzung von großen Reserven.
 - Für die Typenschiffe werden Kennlinien über das Maschinenverhalten und Schiffgeschwindigkeit im praktischen Betrieb zur Ergänzung der Borddokumentation und zur Erreichung eines optimalen Betriebes aufgestellt. Bei Neubauschiffen erfolgt die Überprüfung der vertraglich vorgegebenen Parameter im praktischen Betrieb.
 - Es soll ein empirischer Wert für die Leistungsminderung von Zweitaktmotoren unter tropischen Bedingungen gefunden werden.
 - Durch Langzeitmessungen soll Einfluß auf die Festlegung einer wirtschaftlichen Dockperiode der Schiffe genommen werden.
- Die erwähnten Betriebsmessungen wurden bisher auf Schiffen der Serien Typ X, Typ Afrika, Typ XD, Kümo 299 und Schnellfrachter vorgenommen. Dabei erfolgt die Messung der allgemeinen Maschinenparameter mit den an Bord vorhandenen Meßgeräten. Die Schiffgeschwindigkeit durch das Wasser wird mittels terrestrischer Navigation be-

stimmt, da auf unseren Schiffen bislang kein zuverlässiger Geschwindigkeitsmesser vorhanden ist. Um die Geschwindigkeit durch das Wasser ohne den Einfluß von Wind und Strömung zu ermitteln, werden Messungen auf Kurs und genauen Gegenkurs durchgeführt und durch Mittelwertbildung die oben erwähnten Einflüsse eliminiert. Zur Bestimmung der Leistung der Hauptmaschine, einer der wichtigsten Parameter bei Propulsionsmessungen, stehen mehrere Torsionsindikatoren zur Verfügung. Ihnen allen gemeinsam ist das Prinzip, das von der Maschine abgegebene Drehmoment aus der Verdrehung der Abtriebswelle zu ermitteln. Bekanntlich unterliegt auch Stahl unter dem Einfluß von einwirkenden Kräften und Momenten einer gewissen Verformung. Bei der Hindurchleitung des vom Motor erzeugten Drehmomentes durch die Welle zum Propeller, der dieses Drehmoment in Schubkraft umsetzt und damit das Schiff vorantreibt, wird die Welle um einen geringen Winkel in sich verdrillt.

An einem Gummistab könnte man sich dies leicht verdeutlichen — je mehr man ihn verdrillen will, um so mehr Kraft muß man aufwenden. Trotzdem die Verdrillung einer Stahlwelle, wie wir sie als Wellenleitungen auf unseren Schiffen kennen, unmerklich klein ist, läßt sie sich mit verschiedenen Methoden auch auf sehr kurzen Wellenstücken noch messen. Die in der DSR verwendeten Meßgeräte arbeiten auf der Basis von Dehnmeßstreifen oder auf der Basis schwingender Meßsaiten. Bei den Dehnmeßstreifen handelt es sich um einen dünnen Widerstandsdraht, der auf einem Papierträger angebracht ist und unter 45 Grad zur Wellenachse, in Richtung der größten Materialverformung bei der Verdrillung, auf die Welle aufgeklebt wird. Durch diesen Widerstands-

draht wird ein Strom geleitet. Bei einer Verformung der Welle ändert sich die Länge und der Querschnitt des Drahtes. Durch die Messung dieser Widerstandsänderung und eine anschließende Umrechnung mit Berücksichtigung der Materialkonstanten kann das, durch die Welle geleitete Drehmoment ermittelt werden. Die zweite Art der in der DDR vorhandenen Torsionsmesser verwendet zwei in Abstand von etwa 10 cm auf die Welle aufgespannte Schneidringe. Zwischen diesen Schneidringen wird eine normale Stahlseile in radialer Richtung aufgespannt. Durch kleine Oszillatoren wird diese Seile zu Schwingungen angeregt, die gemessen werden. Bei einer Verdrillung der Welle ändert sich die Spannung der Seile und damit ihre Schwingungsfrequenz. Somit ist in diesem Fall die gemessene Frequenzänderung ein Maß für die Verdrillung der Welle, und über die Umrechnung mit den entsprechenden Materialkonstanten der Welle erfolgt auch hier die Ermittlung des Drehmomentes. Gleichzeitig mit dem Drehmoment wird die Drehzahl des Motors bestimmt. Das Produkt von Drehzahl und Drehmoment, multipliziert mit einer Umrechnungskonstanten, ergibt dann die gesuchte, effektiv vom Motor abgegebene Leistung. Selbstverständlich sind bei den Messungen eine Reihe von Einzelheiten zu beachten. Trotzdem sind die Meßverfahren heute so weit vereinfacht, daß jeder Techniker praktisch in der Lage ist, diese Messungen durchzuführen. Damit ist es möglich, nach entsprechender Einweisung die Bordkollektive mit der Durchführung dieser Messungen zu betrauen. Mit Hilfe der Ergebnisse dieser Messungen sind dann die oben erwähnten Aufgaben zu lösen.

Wue Jahnke,
Wissenschaftl. Mitarbeiter WFE

Wissenschaft

Forschung

Technik



Spüler „Strelasund“ nimmt Reparatur 1972 in eigene Regie

Die Beschlüsse unserer Partei und Regierung auf der 5. Tagung wurden in unserem Kollektiv diskutiert und von allen Kollegen freudig begrüßt. Zeigen sie uns doch, daß die politische und ökonomische Linie des VIII. Parteitag richtig ist und daß wir sie durch unsere Arbeit zum Leben erwecken und verwirklichen.

Wir wollen uns nicht auf Erreichten ausruhen, sondern weiterhin unsere ganze Kraft dafür einsetzen, unseren Staat durch noch bessere Arbeitsleistungen in seiner politischen und ökonomischen Entwicklung zu stärken.

Auf Grund der angespannten Spülkapazität ist es nicht zu verantworten, während der Sommermonate einen Großspüler aus der Produktion herauszunehmen, um Reparaturen durchzuführen, die Planschulden nach sich ziehen. Das Kollektiv des Spülers „Strelasund“ verpflichtet sich daher, die für 1972 eingeplante Kurzreparatur am Bauhof von zehn Tagen nicht in Anspruch zu nehmen.

Die dringend notwendigen Reparaturen wollen wir mit Unterstützung der Werkstatt während des Baustellenwechsels durchführen.

Dieses setzt natürlich eine exakte Reparaturtechnologie voraus, die mit der BT-Leitung und der Werkstatt



koordiniert und mit dem Bordkollektiv auf dem Gerät abgesprochen werden muß.

Um trotz der angespannten Arbeitskräfte im Betrieb die Reparatur und die Räumung der Baustelle Gager sowie den Aufbau der neuen Spülstelle gleichzeitig durchführen zu können, schlagen wir vor:

— die beiden Versorger während dieser Zeit so einzusetzen, daß sie den Spüler mit voller Besatzung beim Räumen und Aufbau der neuen Spülstelle voll unterstützen können.

Hierdurch würde das Gerät in der Produktion nicht ausfallen und eine Einsparung von etwa 100 TM erreicht.

Unser Gerät ist mit einer kleinen, aber doch zweckentsprechenden Werkstatt und den Hilfsgeräten, wie Schweißgerät und Drehbank, ausgerüstet. Diese Grundmittel sollten besser als bisher ausgenutzt werden. Unseren Möglichkeiten entsprechend verpflichten wir uns, als Reparaturstützpunkt für andere Kleingeräte anfallende Reparaturen auszuführen.

Bei Werftreparaturen der Geräte sind oft Aufträge vergeben worden, die durch eine bessere Organisation

und Bereitstellung der Grundmaterialien und Reserveteile von Bordkollektiven hätten ausgeführt werden können.

Diese Fremdaufträge kosten uns oft sehr viel und binden Arbeitskräfte, die in anderen Objekten fehlen.

Die Betriebsleitung sollte sich ernsthafte Gedanken machen, wie dieses zu verändern ist.

Unser Vorschlag:

- rechtzeitige Aufstellung des Reparaturplanes mit den Kollektiven an Bord;
- genaue Kennziffern der einzelnen Kosten der auszuführenden Reparaturen;
- Zielprämie für das Bordkollektiv für Eigenreparaturen, entsprechend der geleisteten Arbeit und der eingesparten Kosten.

Wir glauben, daß dieses eine Grundlage ist, die Einsatztage der Geräte zu erhöhen sowie Kosten einzusparen, die uns allen zugutekommen und dazu beitragen, die gestellten Aufgaben unseres Betriebes und darüber hinaus die Forderungen des VIII. Parteitag zu verwirklichen.

Alle Kollektive des BT 3 übernehmen Zusatzverpflichtungen

Alle Genossen und Kollegen des BT 3 des VEB BBB sind sich übereinstimmend darüber im klaren, daß solche und weitere Maßnahmen, wie sie auf dem 5. Plenum des ZK der SED beschlossen wurden, nur durch hohe Produktionsergebnisse aller Werktätigen, das heißt durch eine ständige Steigerung der Arbeitsproduktivität sowie durch eine kontinuierliche Erhöhung des Nationaleinkommens möglich sind. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse übernehmen alle Kollektive zusätzlich zu ihren bereits bestehenden Titelkampffprogrammen Zusatzverpflichtungen.

RF-Prüfung

Das Kollektiv der RF-Prüfung gehört im Rahmen der Wettbewerbsführung zu den aktivsten Kollektiven des BT 3 und verpflichtete sich beispielsweise, den Jahresplan der Kennziffer Warenproduktion mit 100 TM überzuerfüllen (diese Summe entspricht 12 Prozent der bisherigen Jahresplanvorgabe).



Die Besatzung des Tankreinigungsschiffes „Molch“ rüstet für den nächsten Einsatz.

„Stephan Jantzen“

Das Kollektiv des Eisbrechers „Stephan Jantzen“ verpflichtete sich, durch Übernahme zusätzlicher Eigenleistungen rund 20 TM Reparaturmittel einzusparen. Darüber hinaus sollen die Besatzungsmitglieder durch ständige Weiterbildung dazu befähigt werden, die einzelnen Maschinensysteme so optimal zu fahren, daß zu Einsatzbeginn des Eisbrechers eine Einsparung von 2,5 Tonnen Dieselkraftstoff und 50 kg Schmieröl erreicht werden kann.

IRS „Molch“

Das Kollektiv des Tankreinigungsschiffes „Molch“ verpflichtete sich, im Rahmen der kommenden Wertliegezeit sämtliche Konservierungsarbeiten durch Eigenleistungen zu realisieren. Diese Maßnahme entspricht einer etwaigen Einsparung von rund 50 TM.

Schlepper „Elde“ und „Warnow“

Auch die Besatzung der Schlepper „Elde“ und „Warnow“, die sich zur Zeit auf der Heimreise von Bulgarien befinden und die im Verlaufe des I. Quartals im Rahmen der Wrackbeseitigung des Baggers „Sabnitz“ überdurchschnittliche Leistungen zeigten und damit wesentlich zum Ansehen unseres Betriebes und darüber hinaus unserer Republik beigetragen haben, meldeten über Seefunk, daß sie sich verpflichten, ihre Schlepper durch die Übernahme von Eigenleistungen in Rostock ohne Verzögerung einsatzklar zu halten.

Die Aufzählung solcher und ähnlicher Kollektivverpflichtungen ließe sich ohne weiteres fortsetzen.

Auf der Grundlage der bisherigen Planrealisierung und vor allen Dingen durch die eingegangenen Kollektivverpflichtungen übernahm der BT 3 insgesamt die Verpflichtung zur Übererfüllung der Kennziffer Warenproduktion in Höhe von 750 TM, zur Unterschreitung der Kosten um 100 TM und damit zur Übererfüllung des Betriebsergebnisses um 400 TM per 31. Dezember 1972.

Hopperbagger „Ostsee“

Das Kollektiv des Hopperbaggers „Ostsee“ verpflichtete sich unter anderem, gemeinsam mit dem Spüler „Breitling“ und 6 Motor-Klapp-Schuten im Kiesobjekt einen Planvorsprung von sechs Tagen zu erreichen. Dadurch kann der Bagger „Ostsee“ die Arbeit fünf Tage früher in der VR Polen aufnehmen, was einen zusätzlichen Nutzen von 70 500 Mark ergibt. Erreicht soll dieser Planvorsprung dadurch werden, daß der technische Ablauf der Produktion ständig auf die konkreten Bedingungen abgestimmt wird. So soll der Bagger den MKS entgegenfahren und die Ladung überpumpen oder leere MKS mit zur Baggerstelle nehmen. Damit wird die Fahrzeit der MKS herabgesetzt und täglich werden ein bis zwei Schutenladungen (400 bis 350 m³) mehr verspült. Dabei erfolgt der Einsatz der Maschinen auf dem Hopperbagger so wirtschaftlich wie möglich, um gleichzeitig eine Kostensenkung täglich von 400 Mark an Dieselkraftstoff und Öl zu erreichen.



Eine Lanze für den Fußball

Im September 1971 stieg auf MS „Elbe“ eine zum großen Teil neue Besatzung auf, die sich bisher kaum veränderte. Kurz nach Verlassen des letzten europäischen Ladehafens wurde mit der Bildung einer Fußballmannschaft begonnen. Trotz der relativ geringen Besatzungsstärke von 30 Genossen und dem doch recht hohen Arbeitsaufwand auf einem Alltongeschiff gelang es uns, eine Mannschaft auf die Beine zu stellen und während des letzten halben Jahres vier Vergleiche mit anderen Schiffsmannschaften auszutragen.

So spielten wir u.a. in Port Harcourt gegen das ghanaische Schiff „Offin River“ 3:3, was für unser erstes Spiel ein schöner Erfolg war. Im Spiel gegen die Mannschaft unseres MS „Sonneberg“ in Dakar gingen wir nach hartem Kampf mit 3:2 als Sieger vom Platz. An dieser Stelle möchten wir uns bei den Spielern der „Sonneberg“ für dieses schöne und faire Spiel bedanken, das unser bisher schwerstes war. Unser letztes Spiel land unter ungünstigen Voraussetzungen statt. Auf Grund dringender, dienstlicher Belange war es den Genossen der Decksgang nicht möglich, an diesem Treffen teilzunehmen. Dadurch fielen drei Stammspieler aus. In die Bresche sprangen dafür einige „ältere Genossen“, unter ihnen der Kapitän und der I. Technische Offizier, so

daß wir vollzählig antreten konnten. Zum Gegner hatten wir in Douala eine Auswahl zweier sowjetischer Schiffe. Das Spiel endete 1:1. Bemerkenswert dabei ist, daß wir ersatzgeschwächt, feldüberlegen spielten und auf Grund eines Selbsttores lange Zeit dem verdienten Ausgleich hinterherlaufen mußten. Somit ergibt sich für unsere Mannschaft folgende Bilanz: Bei 4 Spielen wurde ein Torverhältnis von 16:8 bei einem Punktstand von 6:2 erzielt.

Es fehlen Reedereiwimpel und kurzärmelige Jerseys

Trotz dieser erfreulichen Bilanz läßt ein Wermutstropfen in den Becher der Freude, die uns das Fußballspielen bringt. Es ist allgemein üblich, daß als Gäste der Freundschaft vor Spielbeginn dem gegnerischen Team ein Erinnerungswimpel überreicht wird. Wir betreten in der Vergangenheit des öfteren beschämt das Spielfeld, weil es uns nicht möglich war, den Gegner in dieser Weise zu ehren. Darum möchten wir hier vorschlagen, daß seitens der Reederei alle Schiffe mit einer ausreichenden Menge an Reedereiwimpeln ausgerüstet werden.

Des weiteren möchten wir das leidige Problem der Jerseys ansprechen; sind diese doch offenbar für Nordmeerfahrer gedacht. Wir meinen, daß es an der Zeit ist, die Schiffe mit kurzärmeligen Jerseys auszurüsten, deren Relation in die Tropen führt. Vielleicht läßt sich ähnlich der Wimpel hier eine Lösung in den Farben der DSR finden.

Was meint ihr zu dem vorgeschlagenen Fußballwettbewerb?

Warum wird nicht längst ein DSR interner Fußballwettbewerb nach folgendem Modus durchgeführt, den wir hiermit zur Diskussion stellen möchten.

1. Jede Schiffsmannschaft kann sich an diesem Wettbewerb beteiligen.
2. Sämtliche Spiele werden gewertet.
3. Es werden ein Wanderpokal für den Sieger und Urkunden für die Platzierten ausgeschrieben.
4. Wir stellen uns folgende Wertung vor, die darauf abzielt, soviel Spiele wie möglich zu absolvieren:
 - für jedes durchgeführte Spiel 5 P.
 - für jedes gewonnene Spiel 10 P.
 - für unentschiedene Spiele 5 P.
 - für verlorene Spiele 1 P.
5. Bei Punktgleichheit entscheidet die Anzahl der ausgetragenen Spiele für die bessere Platzierung.
6. Die Abrechnung erfolgt jährlich; es werden nur Zuschriften gewertet, die vom Kapitän und dem verantwortlichen Gewerkschaftsfunktionär unterzeichnet sind.

Wir hoffen, mit unseren Vorschlägen einen weiteren Schritt zur Intensivierung der Sportbewegung auf allen DSR-Schiffen geleistet zu haben und würden uns freuen, wenn andere Schiffsbesatzungen ihre Meinung zu diesen Problemen in den nächsten Nummern des „Voll voraus“ veröffentlichen würden.

Schuldt/Hintz



Reservisten auf MS „Karlshorst“ mit positiver Zwischenbilanz

Der 3. Platz im Leistungsvergleich „Salut 25 — jederzeit gefechtsbereit“ legte unserem Kollektiv die Verpflichtung auf, diesen Platz im neuen Jahr zu verteidigen. Bei der Erfüllung des Kampfauftrages 1972 sind wir bisher dadurch gut gefahren, daß wir eine sehr gute Zusammenarbeit mit unseren Bordarbeitsgruppen der Partei, FDJ und DSF pflegten. Dabei kam es besonders darauf an, nicht nur eine wirksame wehrpolitische Arbeit zu leisten, sondern zur Lösung der volkswirtschaftlichen Aufgaben im innerbetrieblichen Wettbewerb beizutragen. So konnten wir im I. Quartal vier Neuererzuschläge einreichen. Auch in unserer politisch-ideologischen Aufklärungsarbeit wurden Erfolge erzielt. Es wurden z.B. der von dem SU-Botschafter Rostschin in Genf unterbreitete Konventionentwurf zum Verbot chemischer Waffen, sowie die Rede des Ersten Sekretärs des Zentralkomitees der SED, Erich Honecker, „Der VIII. Parteitag und unsere nächsten Aufgaben“ ausgewertet und an Wandzeitungen publik gemacht. Natürlich kam auch unsere Sportarbeit nicht zu kurz. Sportnachmittage mit Volleyball, Fußball und Gymnastik wurden regelmäßig durchgeführt. Der Schießzirkel konnte bei seinem monatlichen Schießwettbewerb bisher einen Erlös von 224,- M erbringen, der auf das Vietnamkonto überwiesen wurde.

Nach dieser Zwischenbilanz glauben wir, daß wir uns auf dem richtigen Kurs befinden.

Präus
III. Offizier

Titel verliehen

Der Sektion Seesport des Lehr- und Frachtschiffes „Fichte“, BS — VEB DSR, wurde in Würdigung hervorragender Leistungen der Titel „Ausgezeichnete Sektion“ der GST im Ausbildungsjahr 1970/71 verliehen.

Sonnenbaden, aber wie?

Meer, Sand, blauer Himmel und du, liebe Sonne. Was braucht der Mensch mehr? So denken und handeln Zehntausende zu dieser Jahreszeit. Unser Idol ist das bronzebraune Colorit. Anders dagegen die Bevölkerung z. B. des Balkans, die es von Natur aus besitzt. Für sie ist vornehm Weiß. Wir sind unseres Teints wegen sogar bereit, Opfer zu bringen, uns wie die Heringe am Strand und anderswo braten zu lassen. Und wenn es schlimm kommt, einige der wohlverdienten Urlaubstage wimmernd und zähneklappernd auf der Matratze in Reue zu verbringen und zu schwören, nach überstandener Sonnenbrand demnächst drei Stunden eher in den Schatten zu flüchten. Schließlich findet man, ist der Sommer 1972 an allen schuld. Das kann uns ja alles nicht passieren! Es gelten als Modefarbe Sonnenbraun — Urlaubssouvenir zum Zelig, -federball-trainierte Körper, gestählte Nerven, erfrischter Geist. Wir sind top-fit, weil „gewußt wie“.

Einmal erworbene Bräune bedeutet keinen Freibrief auf Lebenszeit. Jedes stärkere Abblasen der Haut erfordert wieder stufenweise Gewöhnung je nach dem Ausgangspunkt. Mehr Sonne verlangt mehr Hautpflege. Über Stunden ausgedehntes Sonnenbaden führt zu ner-

vöser Überreizung, Kreislaufstörungen, z. T. mit Kopfschmerzen und Übelkeit sowie frühzeitig alternder und großporiger Haut. Auch Dunkelhaarige und Jüngere sind davon nicht ausgeschlossen, obwohl sie auf den Reiz des kurzwelligen UV-Anteils der Sonnenstrahlen rascher und verstärkt das schützende Pigment Melanin bilden als zartblonde und rothaarige Typen sowie ältere Menschen. Wer würde dann noch sorglos an kommende Jahre denken und sich sagen: „Wer schön sein will, muß leiden“?

Da wir also die Urlaubsfreuden ungetrübgt genießen wollen, wenden wir geeignete Sonnenschutzmittel an. Dennoch bleibt die langsame Gewöhnung des Körpers an die Sonne unumgänglich. Das erste Sonnenbad dauert etwa 10 Minuten. Man steigert dann täglich bis zu einer halben Stunde. Dann in den Schatten! Auch die Luft bräunt durch die Streustrahlung. Hier und auch im Sommer an der Schwarzmeerküste empfiehlt es sich, erst nach wenigen Tagen der Gewöhnung an das fremde Klima mit Sonnenbädern zu beginnen. Die Kosmetik-Industrie beliefert den Handel mit einer Palette von Sonnenschutzölen und -cremes. Auf der Haut entwickeln sie ihre Filterwirkung gegen die lan-

welligen Infrarot-Strahlen mit deren verbrennenden Eigenschaften. Für trockene und empfindliche Haut sollen Sonnenschutz-Emulsionen bevorzugt wer-



den, vitaminkomplexhaltige Sonnenöle und -nüsse für alle anderen Hauttypen. Wichtig ist, daß es sich dabei um Sonnenschutz-Präparate handelt, da diese durch ihren Gehalt an Lichtschutzmitteln Hautschäden vermeiden helfen. Von Vaselinen, Glycerinen, hormon- oder plazentahaltigen Cremes ist diese Wirkung nicht zu erwarten. Doch Vorsicht! Da jede Haut anders reagiert, kommt es immer wieder vor, daß bläschenartige Hauterscheinungen mit Juckreiz nach der Verwendung sonst hautfreundlicher und reizarmer Öle auftreten. Dann verträgt derjenige z.B. ein bestimmtes darin enthaltenes Konservierungsmittel nicht. Es sollten deshalb Tests verschiedener Mittel an kleinen unbeschriebenen Hautpartien, etwa an den Armen, erfolgen. Da in Wasser das Sonnenschutzmittel z. T. entfernt und die Schutzwirkung gemindert wird, soll es nach dem Baden stets neu aufgetragen werden. Frische und Spannkraft, ungetrübte Wochenend- und Ferienfreuden auch durch vernünftiges Sonnenbaden — und ohne notwendige ärztliche Behandlung — in der verheißungsvoll beginnenden Badesaison 1972 wünscht Ihnen Ihr

Dr. Klemm
Bereichsarzt DSR

MOSAİK



Besatzung des MS „Schwerin“ wünscht Patenstadt zu den 14. Arbeiterfestspielen viel Erfolg

Seit langem bestehen gute Patenschaftsbeziehungen zwischen der Stadt Schwerin und unserem Schiff. Kürzlich weilten Besatzungsmitglieder mit ihrem Kapitän in der Patenstadt und wurden vom Oberbürgermeister herzlich begrüßt. Wir sahen die neuen Wohngebiete, das entstehende Industriezentrum, das Klement-Gottwald-Werk und viele andere interessante Stätten. Wir spürten deutlich, daß die einstmals so verträumte Stadt in Bewegung geraten ist. Die Perspektive ist klar. Schwerin soll Großstadt werden. Im Klement-Gottwald-Werk, das auch für unsere Schiffe Decksmaschinen herstellt, entbot man uns ein herzliches Willkommen. Es gab viel Gesprächsstoff. Erfahrungen in der Produktion und in der Jugendarbeit wurden ausgetauscht. Wir informierten uns über die Vorbereitung der 14. Arbeiterfestspiele und sahen, daß die Durchführung der Festspiele in unserer Patenstadt in guten Händen liegt. Wir wünschen den 14. Arbeiterfestspielen an dieser Stelle einen vollen Erfolg. Wir besuchten auch unsere Patenklasse. Die Schüler empfin-

gen uns sehr herzlich mit einem kleinen Kulturprogramm. Bevor die Patenkinder uns mit ihren Fragen bestürmten, unterzeichneten der Kapitän und der Vertreter der Klasse einen neuen Patenschaftsvertrag.

Besonders groß war der Jubel, als der Kapitän der Patenklasse zu einem Besuch auf unserem Schiff einlud. Ihren Abschluß fanden diese schönen Tage mit einem Empfang des Oberbürgermeisters. Wir bedanken uns herzlich bei unseren Gastgebern für diese erlebnisreichen Tage.

Schulz, FDJ-Sekretär
Diestel, Kapitän

Zwei große Theaterabende

Auf dem Spielplan des Sprech- und Musiktheaters des Volkstheaters Rostock stehen zur Zeit zwei Werke von künstlerisch besonders nachhaltiger Wirkung: Erwin Piscators fesselnde Dramatisierung des weltberühmten Romans von Lew Tolstoi „Krieg und Frieden“ in einer bemerkenswerten Inszenierung des Schauspielregisseurs Horst Smisek mit einer eindrucksvollen Ensembleleistung.

Im Musiktheater fand die Oper „Jenufa“ von Leos Janacek, mit der die Tschechische Nationaloper einen neuen Gipfel ihrer Weltgeltung errang, in der Premiere anhaltenden stürmischen Schlußbeifall. Sängeri-sche Leistungen von großem Format

und ein hervorragend musizierendes Orchester lassen diesen Opernabend zu einem tiefgreifenden pak-tenden Erlebnis werden.

Nächste Vorstellungen von „Jenufa“ am 15. Juni und von „Krieg und Frieden“ am 16. Juni im Großen Haus des Volkstheaters.

Exkursion zur Marx-Gedenkstätte

Kürzlich hatte ein großer Teil unserer Besatzung Gelegenheit, die geschichtlichen Stätten englischer Gegenwart und Vergangenheit persönlich in Augenschein zu nehmen. Von Tilbury ging es nach London, wo als erstes die Grabstätte von Karl Marx, des größten Denkers seiner Zeit und des Begründers des wissenschaftlichen Sozialismus-Kommunismus, aufgesucht wurde. Im Zentrum wurden verschiedene Sehenswürdigkeiten, wie Trafalgar Square mit der Nelson-Säule, Westminster-Hall, Piccadilly, Buckingham-Palast, das Wachfigurenkabinett, die Tower-Bridge und der Tower besichtigt. An der Themse interessierten besonders Schiffe mit Vergangenheit, und natürlich wurden viele Fotos gemacht. Der Eindruck der Teilnehmer: Ein gelungener Tag. So zeigt sich immer mehr, daß der Seemann der DDR alle Möglichkeiten in den Ländern nutzt, um sich einen Überblick der gesellschaftlichen Entwicklung zu verschaffen, um als Repräsentant des sozialistischen deutschen Staates

noch besser seine Aufgaben zu erfüllen.

W. Clemens/Matrose
MS „Eichsfeld“

Haus Sonne erwartet seine Gäste

- 11. 6. 1972 von 15.00 — 17.00 Uhr
Kaffeekonzert für Seemannsfrauen
- 16. 6. 1972 von 19.00 — 23.00 Uhr
Blas- und Unterhaltungskonzert
- 18. 6. 1972 von 15.00 — 17.00 Uhr
Kaffeekonzert für Seemannsfrauen
- 23. 6. 1972 von 19.00 — 23.00 Uhr
Blas- und Unterhaltungskonzert
- 1. 7. 1972 von 19.00 Uhr
Betriebsfestspiele — Ökonomisch-kultureller Leistungsvergleich FN u. FM
- 2. 7. 1972 von 9.00 — 11.00 Uhr
Betriebsfestspiele — Musikalischer Frühschoppen
- 2. 7. 1972 von 15.00 — 17.00 Uhr
Betriebsfestspiele — Kaffeekonzert für Seemannsfrauen
- 4. 7. 1972 von 19.00 Uhr
Betriebsfestspiele — Treffen mit Veteranen
- 6. 7. 1972 von 19.00 Uhr
Betriebsfestspiele
Freundschaftstreffen mit ausländischen Seeleuten



Sommerfilmtage

- 2. 7. „Tecumseh“ / DDR mit Delegation
- 3. 7. „12+1“ / Frankreich Italien
- 4. 7. „Die Olsenbande fährt nach Jütland“ Dänemark
- 5. 7. „Michael der Tapfere“ II, Teil VR Rumänien
- 6. 7. „Des Teufels Dutzend“ SU
- 7. 7. „Ich warte in Monte Carlo“ VR Polen mit Delegation

Selbstverständlich kommt auch Gojko Mitic nicht nur mit dem historischen Abenteuerfilm „Tecumseh“ nach Rostock, sondern wird sein Filmpublikum auf dem Platz der Jugend persönlich begrüßen und am Abend des 2. Juli mit einer Filmdelegation Gast der DSR im „Haus Sonne“ beim ebenfalls schon traditionellen Filmball unserer Jugend sein. Sommerfilmtage sind jedoch in unserem Bezirk nicht nur vom 30. Juni bis 7. Juli in Rostock, sondern auch auf den Freilichtbühnen in Warnemünde, Stralsund und Saßnitz.



Die gestohlene Schlacht

Friedrich II. von Preußen ist eine berühmte Gestalt der Militärgeschichte. Christian Andreas Käsebiel (gespielt von Manfred Krug) ist eine berühmte Gestalt der Kriminalgeschichte. Die beiden hatten — historisch belegte Tatsache — Geschäfte miteinander. Als Friedrich im Siebenjährigen Krieg gegen Prag belagerte, nahm er auch des großen Meisterdiebs Hilfe in Anspruch. So wurde die Militärgeschichte kriminell und die Kriminalgeschichte militärisch. Wie das aber gewesen sein könnte mit dem Käsebielschen Geheimauftrag, das führt Erwin Stranka in seinem neuen Film „Die gestohlene Schlacht“ auf heiter vergnügliche Weise vor.

- 1. 7. „Die Hochzeiten des Herrn Peter Volk“ CSSR



Die Hochzeiten des Herrn Peter Volk



MICHAEL DER TAPFERE II. Teil: Die Vereinigung



12+1



Die Olsenbande fährt nach Jütland



Er fährt zum Festival nach Leningrad

Gunter ist einer der 600 FDJler aus unserer Republik, der nach Leningrad zum 2. Festival der Jugend der UdSSR und der DDR fährt. Der 23jährige FDJ-Sekretär vom MS „Völkerfreundschaft“ wird vom 24. Juni bis 3. Juli erlebnisreiche Tage in Leningrad verbringen. Gunter Wende fährt seit 1969 im VEB Deutsche Seereederei als Bäcker auf MS „Völkerfreundschaft“. Vorher arbeitete Gunter als Bäcker in Lichtenstein und übte dort zwei Jahre lang in Oelsnitz die ehrenamtliche Funktion des Jugendklubsekretärs im dortigen Kreis-Kulturhaus aus. Seine Erfahrungen in der Verbandsarbeit, die Zielstrebigkeit bei der Durchführung seiner Arbeit an Bord des MS „Völkerfreundschaft“ und sein sachliches und offenes Auftreten als junger Genosse unserer Partei verschafften ihm große Autorität und Achtung im Besatzungskollektiv. 1969 wähl-

ten ihn die FDJler des Schiffes zum FDJ-Sekretär ihrer großen Grundorganisation. Seine organisatorischen Fähigkeiten führten die Grundorganisation zu guten Ergebnissen. Für Gunter ist diese Reise zu Freunden nicht die erste. Sein Schiff läuft in diesem Jahr zum Beispiel die sowjetischen Häfen Riga, Tallinn, Leningrad, Sotschi und Jalta an. Für ihn ist es eine besondere Ehre, in Leningrad an dem Festival der Freundschaft teilnehmen zu können, das ganz vom 50jährigen Jubiläum der UdSSR und vom 25. Jahrestag der Aufnahme freundschaftlicher Verbindungen zwischen dem Komsomol und der FDJ geprägt ist. Frank Bochow, Sekretär des Zentralrates der FDJ, erklärte in einem Interview, daß dieses Festival der Freundschaft ein Höhepunkt in der Vorbereitung der X. Weltfestspiele sein wird und eine Demonstration der deutsch-sowjetischen Freundschaft.



Gunter wird dieses Treffen sicherlich mit den Jugendlichen des Schiffes gründlich auswerten.



Gunter Wende, FDJ-Sekretär auf MS „Völkerfreundschaft“. Foto: M. Lang

Ein nachahmenswertes Beispiel

Wir vier Lehrlinge des 2. Lehrjahres 1971/72 begannen am 19. September 1971 unsere praktische Ausbildung auf MS „Themar“. Im Juli dieses Jahres werden wir hier unsere praktische Facharbeiterprüfung ablegen. Bevor wir auf dem MS „Themar“ eingesetzt wurden, führen wir auf dem Lehrschiff „J.G. Fichte“. Dort absolvierten wir auch die theoretische Prüfung für unseren Facharbeiterbrief. Die Umstellung Lehrschiff — Produktionsschiff fiel uns nicht leicht, doch dank der guten Unterstützung durch die gesamte Besatzung hatten wir uns bald eingelebt. Wir wurden sofort in das Kollektiv aufgenommen und als vollwertige Besatzungsmitglie-

der in das Bordleben einbezogen. Natürlich brachte das auch Aufgaben für uns vier. Zwei Lehrlinge zum Beispiel leiten die Bordbücherei, ein anderer Lehrling ist Mitglied der FDJ-Leitung und verantwortlich für das FDJ-Studienjahr. Diese Aufgabe wurde ihm von der GO unseres Schiffes übertragen. Der von der FDJ-Gruppe gewählte Wandzeitungsredakteur ist ebenfalls ein Lehrling. All diese Aufgaben, die uns übertragen wurden, erledigen wir nicht allein für uns und losgelöst vom Kollektiv, sondern mit Unterstützung der FDJ-Gruppe und der übrigen Besatzung. Langeweile ist für uns ein Fremdwort, denn auf unserem Schiff ist immer etwas los, und Sprüche, wie „Ihr seid Lehrlinge, ihr habt nichts zu melden“ oder „Lernt erst einmal euren Beruf, dann könnt ihr mitreden“, gehören nicht zum Wortschatz unserer Besatzung. Wir stehen jetzt kurz vor der Facharbei-

terprüfung, und müssen trotz der guten Anleitung und Unterstützung durch den Bootsmann und die übrige Besatzung leider feststellen, daß noch sehr viel zu einem guten Matrosen fehlt. Wir haben uns oft Gedanken gemacht und Gespräche geführt. Unserer Meinung nach müßte das Ausbildungsprogramm auf den Lehrschiffen einmal gründlich überprüft werden und vielleicht den Erfordernissen auf den Produktionsschiffen etwas angepaßt werden. Zu diesem Thema würden wir uns sehr gern mit einem Vertreter der BS unterhalten. Außerdem würde uns interessieren, wie die anderen Lehrlinge auf den Produktionsschiffen darüber denken. Wir sind der Meinung, Gespräche und Gedankenaustausch können nur nützlich für alle sein.

Frieder Schubert, Dieter Schwarze, Klaus Skradde, Werner Themilitz

FDJ-Arbeitsgruppe ging der Sache auf den Grund

Seit Januar 1972 besteht an Bord unseres Schiffes eine Arbeitsgruppe der FDJ, die es sich zur Aufgabe gemacht hat, Nachforschungen anzustellen, wie es dazu kam, daß während der vergangenen Jahre teilweise recht umfangreiche Forderungen in Form von Claims an unser Schiff und somit an unseren Betrieb herangetreten wurden. Um zunächst einen Überblick über die vorhandenen Claims zu bekommen, wurde eine Analyse angefertigt, in der alle bisherigen Claims der Südamerikafahrt erfaßt wurden. Die Analyse wurde nach den einzelnen Löschhäfen unterteilt und gab Aussage über Zeitpunkt der Forderung, B L-Nr., Ladehafen, Art der Ladung, Fehlmenge und Beschädigung und soweit wie möglich über den aufgetretenen Schaden in Mark. Weiterhin wurde in Zusammenarbeit mit allen Nautischen Offizieren der Vorschlag gemacht, über die Agenturen der Häfen, die von uns angelaufen werden, die Steuereifirmen dahingehend zu informieren, daß alle beschädigten Güter im Schiff vor der Entlöschung unbedingt dem Wachoffizier vorzustellen sind. So besteht für uns eine reale Möglichkeit der Kontrolle, und wir werden nicht wie bisher vor vollendete Tatsachen gestellt. Dies wurde während der vergangenen Rundreise, den Reisen 8 71 und 1 72, erfolgreich durchgeführt. Die Steuereifirmen der von uns angelaufenen Häfen Südamerikas konnten dahingehend beeinflusst werden, daß die Löschberichte nicht wie bisher in portugiesischer bzw. spanischer, sondern in Zukunft in englischer Sprache abgefaßt werden. Während der vergangenen Heimreise, der Reise 1 72, fand unter der Leitung des Kapitäns und der Anwesenheit aller Nautischen Offiziere eine Auswertung der Claimanalyse und der schon genannten Neuerungen im Lu-

ftungsgeschäft statt. Bei der Auswertung der Analyse wurde festgestellt, daß die von uns beeinflussbaren Kosten, die durch Beschädigung entstehen, nur einen sehr geringen Teil der Forderungen ausmachen. Der größte Teil der Forderungen ist auf Fehlmengen zurückzuführen, die zum größten Teil erst nach der Entlöschung auf dem Weg vom Schiff zum Empfänger entstehen, worauf wir keinen Einfluß mehr haben. Wir führten Erfahrungsaustausch mit Verantwortlichen der in der Südamerikarelation tätigen Reedereien sozialistischen Länder durch. Dabei bemerkten wir, daß dieses Problem nicht nur bei uns besteht. Die Zusammenarbeit mit den Tally- und Stauereifirmen in der oben genannten Weise war von Erfolg. Alle Beschädigungen wurden uns vorgestellt, sämtliche Berichte wurden in englischer Sprache abgefaßt.

Bei den Lade- und Löscharbeiten wurden zur Raumwache besonders die Genossen unserer Arbeitsgruppe herangezogen, da sie, bedingt durch unsere vorherige Zusammenarbeit, besonders gut für diese Tätigkeit vorbereitet waren. Wir sind auch in Zukunft bestrebt, dieses notwendige Interesse für die Ladung nicht nur bei den Genossen der Besatzung zu wecken, die unmittelbar damit in Berührung kommen, sondern wollen diese Aktivität auf die gesamte Besatzung übertragen. Wir wollen erreichen, daß sich jeder persönlich für das Ladungsgeschehen interessiert und verantwortlich fühlt. Wir hoffen, dadurch die anfänglich erzielten Erfolge noch weiter ausbauen zu können und somit zur kontinuierlichen Planerfüllung unseres Betriebes beizutragen.

FDJ-Leitung
MS „Altenburg“



Lehrbootsmann Heinz Schneider (rechts) mit der Lehrbrigade 25 auf dem Lehr- und Frachtschiff „J.G. Fichte“ bei der Feuerlöschbildung.

HUMOR



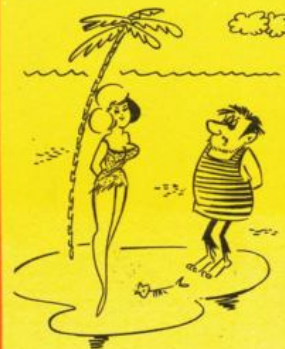
Ohne Worte



„Kommen Sie runter, ich behandle Sie mit Pillen weiter!“



„Aber Herr Hugo, wir kennen uns doch erst seit ein paar Stunden!“



„Ich frage mich schon seit Monaten, Fräulein Rita, ob ich die Situation nicht schamlos ausnutzen sollte!“

Zeichnungen: K. H. Schlebusch



ANEKDOTEN * STORIES



Unsere Seereise

In diesem Sommer bekamen meine Eltern einen Ferienscheck für die Ostsee. Als mein Vater mit dem wertvollen Papierchen nach Hause kam, mußten es erst einmal alle ansehen und anfassen, ob es auch echt ist, und man sollte nicht glauben, wie so ein Papierchen zur Unterhaltung beiträgt. Mein Vater sah sich schon aalen und braten, und roch schon die Luft und hörte die Wellen brausen, auch wußte er, daß Seewasser salzig ist. Meine Mutter sprach dazu ja und schön, und sie weiß noch nicht, was sie anziehen soll, und sie fragte den Vater, ob sie sich noch in einem Badeanzug sehen lassen kann. Mein Vater beklopfte sie ein bißchen und erwiderte, sie kann noch, und er hat schon ganz andere Maschinen gesehen. Die Oma sagte zu meiner Mutter, sie ist eine schöne Figur und hat wenigstens was dran, und sie kann sich alle Tage und überall mit dem Badeanzug zeigen. Aber das Beste ist es, wenn sie auch einen Pullover mitnimmt, das ist gut gegen Winde. Meine Schwester lag schon schnarchend im Bett, deshalb fragte ich für sie mit, ob es Muscheln gibt und ob wir eine Seefahrt machen und daß ich einen Schnorchel brauche. Die Eltern sagten zu allem ja und schauten mich gütig an, aber nicht zu lange; denn dann hieß es gleich, das kommt darauf an, wie ich mich verhalte. Und sie zählten auf, was dazu gehört.

Ich dachte bei mir, so ist es in der Welt. Die Erwachsenen dürfen froh von der Zukunft spinnen, und ihre Kinder müssen immer daran denken, wie sie sitzen, gehen, essen, höflich und bis dahin fleißig sein müssen, und wenn ich mich nicht zusammenreißt, ist Sense.

Aber es war nicht Sense, und wir fuhren doch mit. Nach ein paar Stunden kamen wir an, der Ort hieß Seebad Binz. Als wir aus dem Zug ausgestiegen waren, schnupperte mein Vater und rief, es riecht nach See. Meine Mutter roch es auch gleich. Aber es war gar nicht die See, sondern es stank nach dem Qualm der kleinen Lokomotive. Ich gab zu, daß es riecht, weil man den Eltern nicht gleich die Freude verderben will. Auch nahm ich meiner ätzenden Schwester den Rucksack ab; denn sie ist ja noch ein Kind erster Klasse.

Wie wir durch den Ort gingen, begegneten uns viele leicht angezogene Menschen. Meine Eltern sagten sich immer gegenseitig, wie braun die meisten schon sind, und bei den leichten Mädchen mußte mein Vater manchmal hinterhergucken, ob es auch stimmt. Wir sind nicht gleich zum Ferien-



Wo ist die liebe Sonne ... ?

heim gegangen, sondern geradeaus zu einer Mauer. Dort blieben wir stehen, und meine Mutter rief: das Meer! Mein Vater schaute auch begeistert, er holte mächtig Luft und sprach: herrlich! Danach mußten wir Kinder uns erklären lassen, daß die Gegenstände ganz weit hinten Schiffe sind. Ich sagte, daß ich es glaube, und ich kann es schon nicht mehr erwarten, auch einmal auf das Meer hinauszuschiffen. (Aus „Ottokar das Früchtchen“ von Ottokar Domma)

Zum Lachen

Ein junger Mann bot in einem Uhrengeschäft an: fünf Küchenuhren, eine Standuhr, drei Wecker, zwei Taschenuhren. Der Uhrmacher wehrte ab: „Ich kaufe keine Hehlerware.“ „Das ist keine Hehlerware, das sind Hochzeitsgeschenke.“

Die Schüler einer Oberschulklasse in Paris hatten einen Aufsatz über das Thema „Ein Tag als Generaldirektor“ zu verfassen. „Warum schreiben Sie denn nicht?“ fragte der Lehrer einen Schüler. Antwort: „Ich warte auf meine Sekretärin.“

Drei Schirme hatte Hilde zur Hochzeit bekommen. Einen davon wollte sie umtauschen und etwas anderes dafür nehmen. „Bedaure“, sagte der Verkäufer, „aber der Schirm ist hier nicht gekauft worden!“ — „Verstehe ich nicht! Hier ist doch Ihr Firmenzeichen drauf!“ — „Ein Irrtum, meine Dame, das ist unsere Reparaturmarke!“

„Wie fühlen Sie sich in Ihrer jungen Ehe mit einem Künstler?“ — „Eigentlich ist das recht unterhaltsam. Mein Mann malt, und ich koche. Wenn er fertig ist, und ich fertig bin, raten wir beide, was es sein soll.“

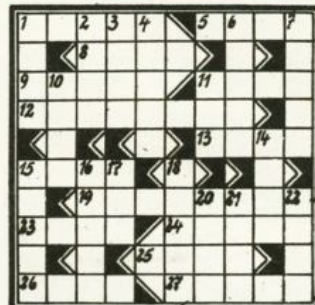
Konsequenz

In einem New Yorker Taxi wurde innerhalb eines Jahres zum fünften Male ein Kind geboren. Der Taxibesitzer hat inzwischen einen Hebammen-Kursus absolviert.

Die Therapie macht's

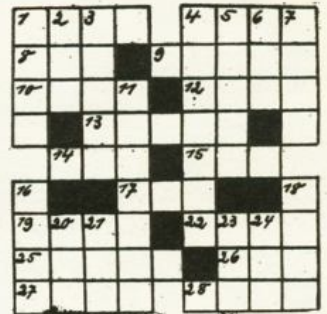
Als gute Methode gegen das Altwerden gilt der Schlaf. Die sicherste Methode gegen das Altwerden ist der Schlaf am Lenker.

Rätsel



Waagrecht: 1. Brotkanten, 5. Luftbewegung, 8. Alkaloid in Kaffeebohnen und Teeblättern, 9. französischer Strom, 11. Nutzpflanze, 12. koreanischer Staatsmann und Arbeiterführer, 13. französische Stadt an der Mosel, 15. skandinavischer Männername, 19. Sauna, 23. Knetmasse, 24. Autor der Romantriologie „Der Hungerpastor“, 25. Anrede, 26. Zuchttier, 27. Fellboot der Eskimos.

Senkrecht: 1. pflanzliches Abschlußgewebe, 2. kleinster Teil eines chemischen Grundstoffes, 3. Astrolog Wallensteins, 4. Zooinassens, 6. Frauenname, 7. Fluß der UdSSR durch wichtiges Kohlen- und Hüttenrevier, 10. Schädelmasse, 11. polnischer Schriftsteller, 14. Gangart, 15. Oberbekleidung, 16. nordostitalienische Stadt, 17. Dauer einer Erdumdrehung, 18. Nebenprodukt beim Dreschen, 20. landwirtschaftlicher Spezialbetrieb, 21. unteritalienische Stadt an der Adria, 22. Schiffsteil.



Waagrecht: 1. ital. Münze, 4. Stadt in Portugal, 8. männlicher Vorname, 9. eingekochter Zuckersaft, 10. ärmliche Behausung, 12. Filmgesellschaft der DDR, 13. Industriestadt in der Schweiz, 14. Inselbewohner, 15. Wärmegrad, 17. Hafenstraße, 19. deutscher Philosoph, 22. Spielkarte, 25. Grasland, 26. Schwanzlurch, 27. Hafenstadt in Japan, 28. Hufier der Anden.

Senkrecht: 1. Schiffsöffnung, 2. Gebirge auf Kreta, 3. umlaufender Maschinenteil, 4. Oper von Beethoven, 5. Kampfplatz, 6. Leumund, 7. Halbedelstein, 11. Oper von Richard Strauss, 16. Stadt an der Elbe, 18. weibl. Vorname, 20. türkischer Titel, 21. Nebenfluß der Donau, 23. Riesenschlange, 24. Höhenzug des Weserberglandes.

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