

Genosse Kapitän Roße aus Wustrow schrieb bereits am 18. Juli 1952 an das Zentralkomitee, an die Parteiorganisation der Seefahrtsschule Wustrow im Sommer und im Herbst 1952 und nahm zu einigen Fragen in der Entwicklung der Seefahrt der Deutschen Demokratischen Republik Stellung. Eine Antwort auf dieses Schreiben des Kapitän Roße ist von der Parteiorganisation und vom Zentralkomitee nicht eingetroffen. Dabei gibt es in Verbindung mit der Anwendung der Verordnung vom 10. Dezember 1953 solche wichtigen Fragen zu lösen wie:

1. das Anlaufen von Nothäfen bei Unglücksfällen und Sturm und in diesem Zusammenhang die Bezahlung der entstandenen Kosten, und wer übernimmt den Schutz deutscher Seeleute in den Häfen kapitalistischer Länder? Die Lösung der letzten Frage, wer den Schutz von Seeleuten aus der Deutschen Demokratischen Republik übernimmt, wird davon abhängen, wie wir unsere Deutsche Demokratische Republik festigen und ihr internationales Ansehen weiter heben.

2. Im Staatssekretariat für Schifffahrt ist offensichtlich eine Unterschätzung der Entwicklung der Schifffahrt und einer eigenen Handelsflotte vorhanden, wenn von einzelnen Mitarbeitern die Auffassung vertreten wird, der Bau einer eigenen Handelsflotte der Deutschen Demokratischen Republik rentiere sich nicht. Man kann auch nicht, wie es Genosse Salomon vom Staatssekretariat für Schifffahrt tat, den Seeleuten auf die Frage: „Warum ist der Verpflegungssatz der Belegschaft der Handelsflotte niedriger als der der Fischereiflotte?“ antworten: „Wer diskutiert bei uns heute noch über die Ernährungslage? Wer es dennoch tut, bei dem müßte man sich ernsthaft überlegen, ob er überhaupt für die neuen Schiffe tragbar ist.“ (Heiterkeit.)

In der Verordnung vom 10. Dezember 1953 ist die Einrichtung von Industrieinstituten zur Heranbildung von Wirtschaftsfunktionären aus der Arbeiterklasse festgelegt. Wie und warum, so frage ich die Mitarbeiter im Staatssekretariat für Schifffahrt, wollen wir in unserer Handelsflotte Kapitäne für mittlere und große Fahrt ausbilden, wenn sich der Bau einer eigenen Handelsflotte nicht rentiert? Es ist unseres Erachtens notwendig, den Bau der Handelsflotte zu beschleunigen und darüber hinaus Küstenmotorschiffe in der Größe von 500 bis 750 Bruttoregistertonnen zu bauen, damit die Fluktuation von auf der Seefahrtsschule Wustrow ausgebildeten Patentträgern aufhört, die Kapazität unserer Werften voll ausgenutzt und keine