

Qualität der politischen und staatlichen Leitung auf allen Ebenen die gegenwärtige Hauptaufgabe ist. Die ersten Ergebnisse bei der Durchsetzung neuer Methoden der Leitung der Handelsflotte, die durch die Neubildung von Produktionsabteilungen eingeleitet wurde, zeigen, daß dieser Weg richtig ist. Sie zeigen aber auch, daß es noch, selbst bei leitenden Genossen, in diesen Fragen ideologische Unklarheiten gibt.

In Aussprachen, die ich mit Parteisekretären, mit Kapitänen und mit Besatzungen hatte, wurde mir bestätigt: Die Arbeit mit den Besatzungen ist jetzt kontinuierlicher und qualifizierter geworden. Die Verantwortung vom Kapitän bis zum Leiter des Betriebes ist übersichtlicher gestaltet und klarer abgegrenzt worden. Durch diese klare Abgrenzung der Verantwortlichkeit und die engere persönliche Einbeziehung des Kapitäns in die Leitungstätigkeit des Betriebes wird seine Funktion als sozialistischer Leiter sichtbarer. Die politische und fachliche Aufgabenstellung für die jeweilige Reise entspricht jetzt besser den Vorstellungen, die wir als fahrendes Personal haben.

Jetzt gilt es, dranzubleiben und das System der Leitung so zu vervollkommen, daß es vollinhaltlich den Bedingungen des neuen ökonomischen Systems und den speziellen Bedingungen der Seeschifffahrt entspricht. Dazu müßte meines Erachtens der so notwendige wissenschaftliche Vorlauf geschaffen werden. Nachdem dieses Problem angefaßt ist, werden neue Widersprüche sichtbar.

Mit der Entwicklung der DDR steigen auch ständig die Bedürfnisse an den Außenhandel und an die Seewirtschaft. Immer zwingender wurde der schnelle Ausbau von Seeverkehrsverbindungen, die der Volkswirtschaft große Valutaausgaben für Dienstleistungsimporte an den Seeverkehr ersparen, um in der Folgezeit durch die Handelsflotte direkte Valutaeinnahmen zu realisieren. Durch die rasche Entwicklung des Außenhandels war es notwendig, Gebrauchttonnage auf dem Weltmarkt zu kaufen und unter der Flagge der DDR in Dienst zu stellen. Darunter sind eine Anzahl Schiffe, die nicht mehr den jetzigen Erfordernissen des Konkurrenzkampfes auf dem Weltmarkt gewachsen sind. Der ökonomisch zweckmäßigste Einsatz und die Nutzung dieser Schiffe war ein weiterer Punkt in unserer Parteidiskussion. Am Beispiel der Beurteilung der ökonomischen Wirksamkeit dieser Schiffe kommt ein Widerspruch zwischen den gesellschaftlichen und den betrieblichen Interessen zum Ausdruck. Das betriebliche und das persönliche Interesse besagen, mit niedrigsten Selbstkosten eine hohe Effektivität und Qualität des Seetransportprozesses zu erreichen. Danach wird