

# HENRY

Hydraulic Engineering Repository

Ein Service der Bundesanstalt für Wasserbau

---

Article, Published Version

**Taegener, Paul; Schlieper, G.; Schlimper**

## **Tagungsbericht, Begrüßung und Eröffnung**

Mitteilungen der Forschungsanstalt für Schifffahrt, Wasser- und Grundbau; Schriftenreihe Schifffahrt

---

Verfügbar unter/Available at: <https://hdl.handle.net/20.500.11970/105867>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Taegener, Paul; Schlieper, G.; Schlimper (1966): Tagungsbericht, Begrüßung und Eröffnung. In: Mitteilungen der Forschungsanstalt für Schifffahrt, Wasser- und Grundbau; Schriftenreihe Schifffahrt 11. Berlin: Forschungsanstalt für Schifffahrt, Wasser- und Grundbau. S. 5-19.

### **Standardnutzungsbedingungen/Terms of Use:**

Die Dokumente in HENRY stehen unter der Creative Commons Lizenz CC BY 4.0, sofern keine abweichenden Nutzungsbedingungen getroffen wurden. Damit ist sowohl die kommerzielle Nutzung als auch das Teilen, die Weiterbearbeitung und Speicherung erlaubt. Das Verwenden und das Bearbeiten stehen unter der Bedingung der Namensnennung. Im Einzelfall kann eine restriktivere Lizenz gelten; dann gelten abweichend von den obigen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Documents in HENRY are made available under the Creative Commons License CC BY 4.0, if no other license is applicable. Under CC BY 4.0 commercial use and sharing, remixing, transforming, and building upon the material of the work is permitted. In some cases a different, more restrictive license may apply; if applicable the terms of the restrictive license will be binding.



## Tagungsbericht

Vom 20. bis 23. September veranstaltete der Industriezweigverband Schifffahrt im Fachverband Fahrzeugbau und Verkehr der Kammer der Technik in Berlin seine zweite Schifffahrtstagung als

"Internationales Symposium über Technik,  
Technologie und Ökonomie der Schubschifffahrt".

Mit der zweiten Schifffahrtstagung setzte der Industriezweigverband Schifffahrt seine im Oktober 1964 mit der ersten Schifffahrtstagung in Rostock begründete Tradition fort, im zweijährigen Turnus vor Experten grundsätzliche bzw. aktuelle Probleme der Schifffahrt zur Diskussion zu stellen. Während sich die erste Tagung unter der Gesamtthematik "Technik und Ökonomie in der Hafenwirtschaft" sowohl den See- als auch den Binnenhäfen widmete, war diesmal ausschließlich die Binnenschifffahrt Gegenstand der Erörterungen.

Zweck dieser Tagung war es, mehrere Jahre nach Einführung der Schubschifffahrt in den meisten Binnenschifffahrt treibenden Ländern Europas einen internationalen Erfahrungsaustausch über die Technik, Technologie und Ökonomie des Schubbetriebes unter den verschiedenen Wasserstraßenbedingungen durchzuführen. Alle Schubschifffahrt treibenden europäischen Länder wurden zur Teilnahme und Berichterstattung eingeladen. Der Veranstalter konnte erfreut feststellen, daß Fachleute aus allen maßgebenden Binnenschifffahrtsländern seiner Einladung gefolgt waren und mit Tagungs-, Diskussions- und Filmbeiträgen zur Gestaltung und zum Gelingen der Tagung beitrugen.

Das Symposium wurde als Diskussionstagung durchgeführt und umfaßte die vier Komplexe:

- Allgemeine Länderberichte über Entwicklung, Stand und Perspektive der Schubschifffahrt;
- Technische Fragen der Schubschifffahrt;
- Technologische und wasserbautechnische Fragen der Schubschifffahrt;

- Organisatorische, ökonomische und juristische Fragen der Schubschiffahrt.

Zahlreiche Beiträge aus dem Schubschiffahrtskomplex wurden auf der Veranstaltung zur Diskussion gestellt, wobei Autoren aus den bedeutendsten Binnenschiffahrtsländern Europas zu Worte kamen. Dem Charakter des Symposiums als Diskusstagung entsprechend sind alle Beiträge, die dem Veranstalter bis Redaktionsschluß vorlagen, bereits mehrere Wochen vor Tagungsbeginn in den Heften 7 bis 10 dieser Schriftenreihe veröffentlicht worden, um allen Tagungsteilnehmern eine gute Diskussionsvorbereitung zu ermöglichen.

Die zweite Schiffahrtstagung wurde am 20. September d.J. vom für den Bereich der Schiffahrt verantwortlichen stellvertretenden Minister für Verkehrswesen der DDR, Herrn Ing. Schlimper, in der Berliner Kongreßhalle eröffnet. 250 Fachleute aus Wissenschaft, Verwaltung und Praxis der Deutschen Demokratischen Republik, aus 13 weiteren europäischen Staaten und aus West-Berlin sowie von der Donaukommission, Budapest, und dem Sekretariat des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe, Abteilung Transport, Warschau, konnten vom Veranstalter als Gäste begrüßt werden.

Am ersten Tage des Symposiums standen die Eröffnungsansprache des Ministers, der Festvortrag "Die Schubschiffahrt - Entwicklung, Probleme und Perspektiven unter besonderer Berücksichtigung der DDR" sowie die allgemeinen Berichte über Entwicklung, Stand und Perspektive der Schubschiffahrt auf dem Programm. Freundlicherweise hatte die Communauté de Navigation Française Rhénane, Strasbourg, dem Veranstalter einen Film über die Schubschiffahrt der C.N.F.R. zur Verfügung gestellt, dessen Vorführung am gleichen Tage erfolgte und von den Tagungsteilnehmern mit lebhaftem Interesse aufgenommen wurde.

Der zweite und dritte Veranstaltungstag standen ausschließlich im Zeichen der Diskussion der speziellen Schubschiffahrtsprobleme der o. g. Komplexe. Zu jedem Komplex wurde den Tagungsteilnehmern zunächst vom jeweiligen Diskussionsleiter in einem einleitenden Bericht ein Überblick über die in den gedruckt vorliegenden Tagungs-

beiträgen behandelten Probleme gegeben, dem sich dann die Diskussion anschloß. Erwartungsgemäß nahm besonders die Diskussion der technischen Fragen der Schubschiffahrt, teils mit sehr engen Berührungspunkten zur Technologie, einen breiten Raum ein. Die Tagungs- wie auch die Diskussionsbeiträge gaben wichtige Hinweise zur Weiterentwicklung der Technik und Technologie der Schubschiffahrt und zur weiteren Verbesserung ihrer ökonomischen Ergebnisse, wobei es freilich nicht möglich war, an zwei Tagen alle Fragen erschöpfend zu diskutieren. Die rege Diskussion bewies das große Interesse aller in- und ausländischen Fachleute an einem fruchtbringenden internationalen Erfahrungsaustausch, der auch in Zukunft fortgesetzt werden sollte.

Auch am zweiten und dritten Veranstaltungstag wurden wiederum Filme vorgeführt, und zwar je einen Film über die Schifffahrt in der UdSSR und die Schubschiffahrt in der DDR, die von den Tagungsteilnehmern mit Beifall bedacht wurden.

Am Nachmittag des 22. September wurde die Diskussion abgeschlossen. In seinem Schlußwort resümierte Herr Generaldirektor Müller, Direktion der Binnenschifffahrt, die Ergebnisse des Symposiums und dankte allen Teilnehmern für ihre rege Mitarbeit.

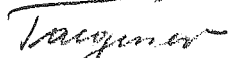
Am Abend des zweiten Konferenztages gab der Veranstalter für die ausländischen Gäste und alle Referenten einen kleinen Empfang im "Weißen Saal" der Berliner Kongreßhalle. Dieses zwanglose gesellige Beisammensein ermöglichte die Herstellung bzw. Vertiefung wertvoller fachlicher und auch persönlicher Kontakte und verlief in harmonischer Atmosphäre.

Die 2. Schifffahrtstagung fand am 23. September d.J. mit einer Rundfahrt der Tagungsteilnehmer auf den Berliner Gewässern mit einem Fahrgastschiff der "Weißen Flotte" ihren Abschluß. Die Teilnehmer hatten dabei Gelegenheit, die in der DDR entwickelten Schubverbände im Betrieb zu beobachten und zu besichtigen.

Wie den Tagungsteilnehmern bereits angekündigt wurde, erscheint mit diesem Heft der umfassende Tagungs- und Diskussionsbericht zu 2. Schiffahrtstagung. Die Mitteilungen der Forschungsanstalt für Schiffahrt, Wasser- und Grundbau, Berlin, Schriftenreihe Schiffahrt, geben somit in den Heften 7 bis 11 dem interessierten Leser einen vollständigen Überblick über alle Tagungs- und Diskussionsbeiträge. Der Wiedergabe der Diskussionsbeiträge liegt in der Regel die stenografische Niederschrift zugrunde, soweit dem Veranstalter keine schriftlichen Beiträge vorlagen. Um die Leichtigkeit des Ablaufs widerzuspiegeln, erfolgte auch dort grundsätzlich keine redaktionelle Bearbeitung, wo die Diskussionsredner "aus dem Stegreif" sprachen. Aus dem gleichen Zwecke wurden auch die sich auf die Diskussion beziehenden Ausführungen der Tagungs- bzw. Diskussionsleiter in den Bericht aufgenommen.

Zwei Diskussionsbeiträge zum Komplex "Technische Fragen", die aus Zeitgründen nicht mehr zum Vortrag gelangten, wurden der Tagungsleitung schriftlich mit der Bitte um Veröffentlichung eingereicht.

Nach dem Diskussionsbericht wurden in diesem Heft noch vier Tagungsbeiträge, die erst nach Redaktionsschluß eingegangen waren aufgenommen.



(Dipl. Ing. Taegener)

Technischer Berichterstatler  
des IZV Schiffahrt

Dienstag, den 20. September 1966

Programmfolge

Begrüßung

Eröffnung

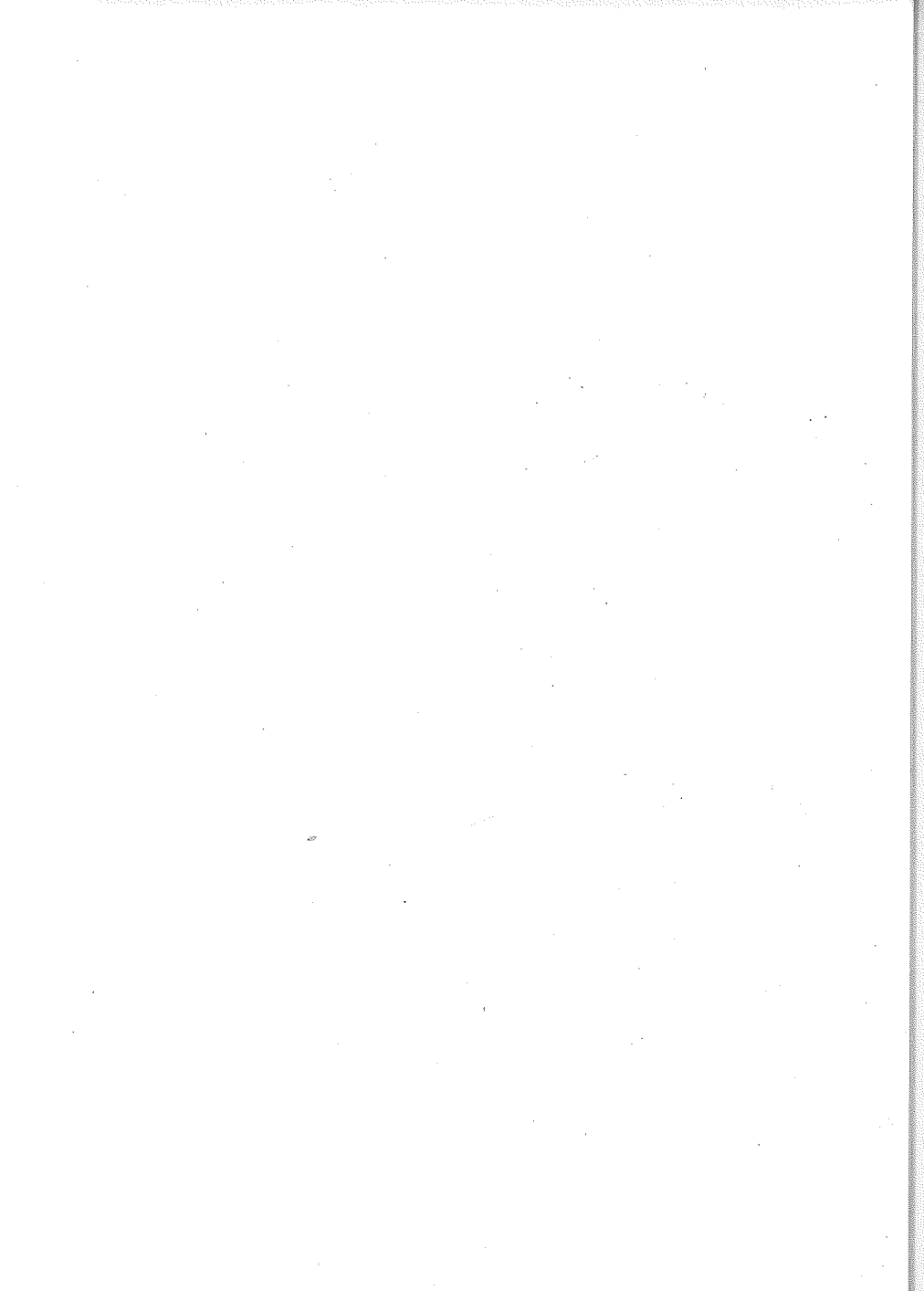
Festvortrag:

Die Schubschiffahrt - Entwicklung, Probleme und  
Perspektiven unter besonderer Berücksichtigung  
der DDR

Allgemeiner Bericht

über Entwicklung, Stand und Perspektive der  
Schubschiffahrt in den wichtigsten Binnenschiff-  
fahrtsländern Europas

Ergänzende Berichte



Herr Dr. P u s c h :

Meine verehrten Damen und Herren!

Im Namen des Vorstandes des Industriezweigverbandes Schifffahrt im Fachverband Fahrzeugbau und Verkehr der Kammer der Technik habe ich als dessen Vorsitzender die Ehre, die 2. Schifffahrtstagung 1966 als eröffnet zu erklären.

Ich bitte den vom Vorstand mit der Tagungsleitung betrauten Leiter des Fachausschusses Binnenschifffahrt, den Direktor für Technik der Direktion der Binnenschifffahrt, Herrn Schlieper, das Wort zur Begrüßungsansprache zu ergreifen.

Herr Ing. S c h l i e p e r :

Herr Minister!

Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Werte Fachkollegen!

Im Namen des Industriezweigverbandes Schifffahrt und im Auftrage des Fachverbandes Fahrzeugbau und Verkehr der Kammer der Technik darf ich Sie als Teilnehmer der 2. Schifffahrtstagung 1966 auf das herzlichste begrüßen.

Der Veranstalter ist erfreut darüber, daß seiner Einladung zu einem internationalen Symposium über Technik, Technologie und Ökonomie der Schubschifffahrt so zahlreich und von so hervorragenden Vertretern der Binnenschifffahrt aus dem In- und Ausland Folge geleistet wurde.

Ich habe demzufolge die Ehre, auf unserer Tagung zu begrüßen:

Vertreter aus Belgien, aus der Volksrepublik Bulgarien, aus der Bundesrepublik Deutschland und aus Westberlin. Vertreter aus der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik, aus Frankreich und aus Großbritannien, Vertreter aus der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien, aus den Niederlanden und aus Österreich, Vertreter aus der Volksrepublik Polen und aus der Schweiz, Vertreter aus der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken und aus der Ungarischen Volksrepublik.



Ich begrüße ferner die Vertreter des Ständigen Sekretariats beim Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe, der in seinen Bestrebungen zur Typisierung der Binnenschiffe seine besondere Aufmerksamkeit der Schubschiffahrt widmet.

Aus der Deutschen Demokratischen Republik begrüße ich die Vertreter der verschiedenen an der Entwicklung der Schubschiffahrt mittel- und unmittelbar beteiligten Institute sowie die Vertreter der Hoch- und Fachschulen.

Ich begrüße die zahlreich anwesenden Vertreter der Direktion der Binnenschiffahrt und der ihr nachgeordneten Reederei, Werft- und Hafenbetriebe, die auf dieser Tagung durch ihre Direktoren und die profiliertesten Mitarbeiter vertreten sind. Dabei hat die Veranstaltungsleitung mit besonderer Freude die Tatsache zur Kenntnis genommen, daß auch hervorragende Praktiker aus der Schiffahrt an diesem Symposium teilnehmen.

Ich darf in diesem Zusammenhang gleichzeitig die Vertreter der verladenden Wirtschaft begrüßen, die mit der Einführung der Schubschiffahrt in zunehmendem Maße in die hier zur Diskussion stehende Gesamtproblematik einbezogen werden.

Mit besonderer Freude darf ich die Vertreter des Ministeriums für Verkehrswesen der Deutschen Demokratischen Republik begrüßen. Seit jeher haben sich seine Mitarbeiter mit der Kammer der Technik auf das engste verbunden gefühlt und in ihren weittragenden verkehrspolitischen Entscheidungen größten Wert auf eine tiefgründige Beratung der Experten gelegt.

Ich begrüße ferner die Vertreter der Dienststellen und Betriebe des Wasserstraßenbaus und der Wasserstraßenverwaltung, die der Einladung zu diesem Symposium in erfreulich großer Zahl Folge geleistet haben. Uns erscheint das insofern von besonderer Bedeutung, als die engen Wechselbeziehungen zwischen Schiff und Wasserstraße, besonders bei der Schubschiffahrt, von Bedeutung sind.

Ich darf ferner maßgebliche Vertreter der für die Klassifikation, für die technische Überwachung und für den ordnungsgemäßen

Verkehr auf den Wasserstraßen verantwortlichen aufsichtsführenden Institutionen begrüßen.

Die Veranstaltungsleitung fühlt sich geehrt durch die Anwesenheit der Vertreter der Parteien und Massenorganisationen, die mit Annahme der ausgesprochenen Einladungen einmal mehr unter Beweis gestellt haben, daß sie der Durchsetzung der technischen Revolution in der Binnenschifffahrt unserer Republik größtes Interesse entgegenbringen.

Im gleichen Sinne begrüße ich die anwesenden Vertreter von Presse, Rundfunk und Fernsehen.

Eine Diskussion über Fragen der Schifffahrt ist nicht möglich ohne die schiffbautreibende Industrie. Mit besonderer Freude darf ich deshalb die Vertreter der VVB Schiffbau und der ihr nachgeordneten Betriebe, die mit der Projektierung und dem Bau unserer Schubeinheiten engstens verbunden sind, begrüßen. Dieser Gruß gilt gleichzeitig den hier anwesenden Vertretern der Zulieferindustrie, insbesondere des Motoren- und Getriebebaus.

Es ist bezeichnend für die Durchsetzung der technischen Revolution in der Binnenschifffahrt, daß sie umfassend in das Wirtschaftsgeschehen unserer Republik eingreift. Ich darf deshalb hier die anwesenden Vertreter der Räte der Bezirke und Städte begrüßen, deren Teilnahme wir als Beweis dafür werten, daß die Entwicklung der Schubschifffahrt in unserer Republik auch auf dieser Ebene mit großem Interesse verfolgt wird.

Mit ganz besonderer Freude aber begrüßen wir alle den für den Bereich See- und Binnenschifffahrt verantwortlichen Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen, Herrn Schlimper. Sie haben es sich, Herr Minister, trotz stärkster dienstlicher Belastung nicht nehmen lassen, Ihre enge Verbundenheit mit der Kammer der Technik durch Ihre persönliche Teilnahme an dieser Tagung erneut zu unterstreichen. Der Industriezweigverband Schifffahrt wertet das, in Kenntnis Ihres Arbeitspensums, als Anerkennung für die bisher geleistete Arbeit.

Ich darf Sie, Herr Minister, nunmehr bitten, das große internationale Gespräch über die Technik, Technologie und Ökonomie der Schubschiffahrt zu eröffnen.

Herr Ing. S c h l i m p e r , stellvertretender Minister  
für Verkehrswesen

---

Meine Damen und Herren!  
Werte Fachkollegen!

Ich möchte zunächst meiner Freude darüber Ausdruck geben, daß Sie der von der Kammer der Technik ausgesprochenen Einladung zur 2. Schiffsahrtstagung 1966 so zahlreich gefolgt sind. Diese Tagung entspricht in ihrer gesamten Thematik jener Betriebsweise der Binnenschiffahrt, die in den letzten Jahren die Entwicklung dieses Verkehrszweiges in immer stärkerem Maße bestimmt, der Schubschiffahrt.

Namens des Ministers für Verkehrswesen, Herrn Dr. Erwin Kramer, der leider erkrankt ist, und namens der Leitung des Ministeriums für Verkehrswesen der Deutschen Demokratischen Republik, seines Kollegiums und der über 400 000 Werktätigen des einheitlichen sozialistischen Verkehrswesens der Deutschen Demokratischen Republik sowie in meinem eigenen Namen entbiete ich allen herzliche Grüße und Wünsche für einen erfolgreichen Ablauf der Tagung.

Die stark differenzierten Wasserstraßen sowie vorhandene Unterschiede in der sozialökonomischen Struktur der hier vertretenen Länder haben dabei zwangsläufig zu mehr oder weniger großen Unterschieden vor allem bei der Auslegung und Konstruktion der Arbeitsmittel sowie bei der Transportorganisation geführt. Aber auch die mit der Einführung der Schubschiffahrt notwendig gewordene Neuordnung bestimmter ökonomischer und juristischer Fragen wurde vorzugsweise in Abhängigkeit von den nationalen Erfordernissen behandelt.

Der Veranstalter hat deshalb in Vorbereitung dieser Tagung sehr

gründlich abgewogen, ob die dabei anstehenden Probleme allgemein von einer derartigen Aktualität sind, daß sie die Durchführung eines internationalen Symposiums rechtfertigen. Dabei war zu bedenken, daß die verschiedenen technischen Lösungen beim Bau von Schubeinheiten durch das jeweilige Einsatzgebiet und den speziellen Einsatzzweck objektiv bedingt sind und daß demzufolge auch die vom Arbeitsmittel beeinflussten Technologien nicht ohne weiteres verallgemeinert werden können.

So groß indes die Unterschiede in der Entwicklung der Schubschiffahrt in den einzelnen Ländern auch sein mögen, so deutlich zeichnen sich andererseits zwei große Gemeinsamkeiten ab.

Zum einen verfolgen alle Anstrengungen das Ziel, die Stellung des ältesten Transportzweiges auch im Zeitalter der technischen Revolution zu behaupten und im Rahmen des gesamten Transportwesens durch Erhöhung der Effektivität und der Rentabilität zu stärken. Zum anderen zwingt diese Entwicklung die Wissenschaftler und Praktiker in Schiffahrt und Schiffbau zur Überwindung bestimmter Voreingenommenheiten und zu gemeinsamer Arbeit an einer gemeinsamen Aufgabe.

Das rege Interesse, das bereits der Vorankündigung dieses Symposiums entgegengebracht wurde, und die starke Beteiligung führender Vertreter der Binnenschiffahrt aus nahezu allen europäischen Ländern sind indes als Beweis dafür zu werten, daß mit dieser Tagung einem echten Bedürfnis zum breiten internationalen Erfahrungsaustausch der Fachleute entsprochen worden ist.

Damit wird aber meines Erachtens einer dritten Gemeinsamkeit überzeugend Ausdruck verliehen, dem gemeinsamen, über die Grenzen hinausgehenden Bemühen um Verständigung, um technischen Fortschritt und um friedliche Entwicklung der Wirtschaft.

Mithin hat die Kammer der Technik mit der Durchführung dieses Symposiums nicht nur eine umfangreiche und wahrscheinlich in verschiedenen Details auch sehr komplizierte fachliche Aufgabe, sondern gleichzeitig auch eine große gesellschaftliche Verantwortung übernommen.

Ich darf deshalb an diese Tagung die Erwartung knüpfen, daß sie neben der Vertiefung und Erweiterung fachlicher Erkenntnisse ihren Teil dazu beitragen möge, der völkerverbindenden Funktion des Verkehrs gerecht zu werden.

Wenn wir die Entwicklung der Schubschiffahrt in Europa einschätzen, so kann es keinen Zweifel daran geben, daß die Binnenschiffahrt, gleich unter welcher Flagge sie fährt, die technische Revolution sehr ernst nimmt und daß sie in erstaunlich ungestüme Weise nach vorn strebt. Dafür mag es in den verschiedenen Ländern zweifellos auch verschiedene Ursachen geben. Bei uns in der Deutschen Demokratischen Republik vollzieht sich der Übergang zur Schubschiffahrt nach einem allseitig abgestimmten Plan und in voller Übereinstimmung mit der Entwicklung des einheitlichen sozialistischen Verkehrswesens. Wir vertreten dabei den Standpunkt, daß die Binnenschiffahrt auch künftig für die Durchführung von Massenguttransporten vorzugsweise im Direktverkehr in schiffsgünstigen Relationen prädestiniert ist und daß sie demzufolge zu einem leistungsfähigen und rentablen Verkehrsträger zu entwickeln ist. Deshalb erfolgt seit einigen Jahren planmäßig die grundlegende Veränderung des technischen und technologischen Niveaus in sämtlichen Bereichen des Verkehrsträgers Binnenschiffahrt. Im Mittelpunkt unserer komplexen Rationalisierungsmaßnahmen steht dabei die Ablösung der konventionellen Schleppmethode durch Übergang zur Schubschiffahrt. Diese Betriebsweise erscheint uns neben den ökonomischen Vorteilen besonders geeignet für eine weitere Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen unserer Besatzungen. Mit der Durchsetzung eines fahrplanmäßigen Transportablaufes und mit der schrittweisen Einführung des Relaisverkehrs auf den dafür geeigneten Relationen können die zur Zeit noch vorhandenen Benachteiligungen unserer Binnenschiffer aufgehoben werden. Eine geregelte Arbeits- und Freizeit, kulturvolles Wohnen, Teilnahme am gesellschaftlichen Leben, Mitwirkung beider Elternteile bei der Erziehung der Kinder sind dabei nur einige Attribute der Schubschiffahrt, auf die wir im Interesse unserer Menschen nicht verzichten werden.

Die Betriebskapazität der Schubschiffahrt der Deutschen Demokratischen Republik wird im Jahre 1970 über 300 000 Tonnen betragen. Gleichzeitig steigt der Anteil der Schubschiffahrt an der Gesamtbeförderungsleistung der Binnenschiffahrt auf rund 65 %. Zur Erreichung dieses Zieles werden noch große Anstrengungen unternommen werden müssen. Ich bin indes sicher, daß die Binnenschiffer unserer Republik die in sie gesetzten Erwartungen erfüllen werden.

Im vorliegenden Tagungsmaterial werden von hervorragenden und international anerkannten Experten die technischen, technologischen und ökonomischen Probleme dargestellt, die beim Übergang zur Schubschiffahrt in den hier vertretenen Ländern zu lösen waren bzw. noch ihrer Lösung bedürfen. Dem Wesen eines Symposiums entsprechend wird es dabei sicher manchen Meinungsstreit über die zweckmäßigsten Lösungswege geben. Es wird indes ein Streit sein, den wir gern führen, weil wir dabei mit der uneingeschränkten Achtung vor den Leistungen des Partners gleichermaßen geben und nehmen.

Liebe Fachkollegen! Bevor dieser wissenschaftliche Meinungsstreit jedoch beginnt, gestatten Sie mir zwei knappe Bemerkungen in ureigenster Sache als Leiter und Ingenieur. Mit dem ersten Hinweis möchte ich mich speziell an meine Freunde aus der Binnenschiffahrt unserer Republik wenden. Die technische Revolution erfordert zweifellos, daß wir mit dem Alten brechen. Das bedeutet konkret, daß physisch und moralisch verschlissene Arbeitsmittel verschrottet werden, daß überholte Dienst- und Betriebsvorschriften auszumustern sind und daß das moderne Arbeitsmittel auch nach modernen Gesichtspunkten disponiert und genutzt wird. Ich weiß, daß es diesbezüglich einige Heißsporne gibt, denen die Entwicklung nicht schnell genug vorangeht, und die rigoros und in jeder Beziehung tabula rasa machen möchten. Ich weiß natürlich auch, daß diese Ingenieure und Ökonomen durchaus nicht die schlechtesten sind. Bedenken Sie aber, liebe Freunde, daß wir bei der Durchsetzung der technischen Revolution zwar mit dem Alten brechen, daß wir aber dabei keine Menschen zerbrechen. Es ist vielmehr ein untrennbarer Bestandteil der technischen Revolution, und ich möchte ihn ganz bewußt an die erste Stelle setzen, daß wir unsere

Binnenschiffer, die zwei Jahrzehnte lang auf den alten Binnenschiffen hervorragende Leistungen vollbracht haben, mit Geduld und Klugheit an die neuen Arbeitsmittel heranführen. Es geht also nicht nur um moderne Technik schlechthin, sondern es geht primär darum, unsere Menschen zur Meisterung der neuen Technik zu befähigen. Wo uns das nicht gelingt, schlägt die Technik gegen ihre Schöpfer zurück. Bedenken Sie deshalb, daß die Qualifizierung unserer Besatzungen zu Ihren vornehmsten Aufgaben gehört und daß die gesellschaftliche Verantwortung des Ingenieurs vor allem auch darin begründet liegt, das Verständnis, und wenn Sie wollen, auch die Liebe zur neuen Technik zu wecken. Bei dieser Aufgabe hilft Ihnen kein Rechenschieber und kein Diagramm. Sie werden sie nur dann lösen können, wenn Sie im ständigen engen Kontakt mit unseren Schiffsbesatzungen sowie mit Hafen- und Werftarbeitern deren Probleme erkennen und bei Ihren Entscheidungen gebührend berücksichtigen.

Mit meinem zweiten Hinweis für die folgende Diskussion darf ich mich besonders an unsere ausländischen Freunde wenden. Ich bin der Meinung, daß der breite Übergang zur Schubschiffahrt in allen europäischen Staaten bezüglich des grenzüberschreitenden Verkehrs eine Reihe von qualitativ neuartigen Problemen aufwirft, die wir mit Rücksicht auf die schnelle Entwicklung und den großen Zuwachs der Schubschiffahrtsflotte sehr bald beherrschen müssen.

Aus der für die Schubschiffahrt charakteristischen Trennung von besetztem Antriebsmittel und unbesetztem Transportraum drängen sich geradezu vergleichende Betrachtungen zum internationalen Eisenbahnverkehr auf. Ich denke dabei zum Beispiel an die Möglichkeit eines Wechsels der Schubboote an bestimmten Grenzübergangspunkten und an die dabei auftretenden Probleme einheitlicher Kupplungen. Unsere Binnenschiffer sprechen vom Koppeln, wenn sie die Verbindung zwischen den einzelnen Schubprähmen und dem Schubboot herstellen. Um diese Verbindung im internationalen Binnenschiffahrtsverkehr geht es meines Erachtens sowohl im wörtlichen als auch im übertragenen Sinne. Wenn wir die Vorteile der Schubschiffahrt auch im internationalen Verkehr wirklich voll nutzen wollen, so werden wir also auf die Dauer an bestimmten Fragen

der Standardisierung nicht vorbei kommen.

Ähnlich liegen die Dinge auf dem Gebiet der notwendigen Verkehrsvorschriften. Sie stimmen mir sicher in der Auffassung zu, daß die gegenwärtig geltenden Regelungen dringend einer Anpassung an die Besonderheiten der Schubschiffahrt bedürfen. Dabei erscheint es doch zweckmäßig - und ich bin der Meinung, daß es einfach eine Forderung der Logik ist -, daß die diesbezüglichen in den interessierenden Ländern erzielten Forschungsergebnisse und Betriebserfahrungen ausgetauscht und bei der Fixierung modernerer Vorschriften berücksichtigt werden. Sowohl bezüglich der Standardisierung bestimmter Bauelemente als auch der Unifizierung einzelner Vorschriften sind bestimmte Ansätze vorhanden. Es dürfte jedoch im Interesse aller binnenschiffahrtstreibenden Länder liegen, diese Ansätze zu nutzen und zu entsprechenden Regelungen auszubauen.

Meine Damen und Herren! Dieses Symposium wird zweifellos nicht alle noch offenen Probleme einer endgültigen Lösung zuführen können. Ich hoffe indes, daß im Meinungsstreit zwischen Wissenschaftlern und Praktikern, zwischen Ingenieuren und Ökonomen ein guter Schritt nach vorn getan wird und möchte Ihnen in diesem Sinne für Ihre Tagung einen hohen Wirkungsgrad und für Ihren Aufenthalt in der Hauptstadt der Deutschen Demokratischen Republik angenehme Stunden wünschen. - Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Tagungsleiter:

Ich glaube, im Namen aller Tagungsteilnehmer zu sprechen, wenn ich unserem Minister für seine Ausführungen verbindlichst danke. Ich darf nun Herrn Dr. Pusch zu seinem Festvortrag das Wort erteilen.