

HENRY

Hydraulic Engineering Repository

Ein Service der Bundesanstalt für Wasserbau

Article, Published Version

Schlimme, H.

Aufgaben der Seewirtschaft der DDR und Kammer der Technik

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

Verfügbar unter/Available at: <https://hdl.handle.net/20.500.11970/105814>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Schlimme, H. (1964): Aufgaben der Seewirtschaft der DDR und Kammer der Technik. In: Mitteilungen der Forschungsanstalt für Schifffahrt, Wasser- und Grundbau; Schriftenreihe Schifffahrt 5. Berlin: Forschungsanstalt für Schifffahrt, Wasser- und Grundbau. S. 17-24.

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.



Aufgaben der Seewirtschaft der DDR und
Kammer der Technik

Ing. Schlinne
Leiter der Hauptverwaltung des Seeverkehrs
und der Hafenwirtschaft, Berlin

Meine Damen und Herren !
Liebe Freunde und Genossen !
Verehrte Gäste !

Da der Bereichsminister für die Schifffahrt im Ministerium für Verkehrswesen, Genosse Schlimper, wegen dringender Verpflichtungen im Ministerrat heute vormittag hier nicht anwesend sein kann, hat er mich gebeten, Ihnen die Grüße zur heutigen ersten Schifffahrtstagung der Kammer der Technik in Rostock zu übermitteln.

Ich darf Ihnen zu den wissenschaftlichen Beratungen des Fachverbandes Fahrzeugbau und Verkehr der Kammer der Technik und seines Fachausschusses Schifffahrt unter dem Thema: "Technik und Ökonomie in der Hafenwirtschaft" viel Erfolg wünschen.

Namens der Hauptverwaltung des Seeverkehrs und der Hafenwirtschaft im Ministerium für Verkehrswesen möchte ich mir erlauben, alle ausländischen Gäste, die Gäste aus Westdeutschland und der Deutschen Demokratischen Republik sowie die Referenten für die vorgesehenen Themen auf das herzlichste zu begrüßen.

Ihre heutige Anwesenheit kennzeichnet die große Bedeutung der wissenschaftlich-technischen Zusammenarbeit der Länder des sozialistischen Lagers zur weiteren ökonomischen Festigung, zum gemeinsamen Vorteil und zum gegenseitigen volkswirtschaftlichen Nutzen.

Die heutige erste Schifffahrtstagung befaßt sich in ihrem Schwerpunkt mit den Problemen der Seehafenumschlagstechnik, ihrer Technologie und Arbeitsorganisation. Das hat seine Ursache darin, daß der Güterumschlag in den Seehäfen neben der schnellen Erweiterung der Hochseehandelsflotte der DDR den Hauptschwerpunkt bis 1970 für den Gesamtbereich Schifffahrt bildet. Der Schwerpunkt Seehafenwirtschaft kommt deshalb auch in den Themen der heutigen Fachberatung zum Ausdruck. Es sind erfahrene Wissenschaftler und Praktiker, die hier zu Wort kommen und die Probleme darlegen, die vor uns stehen und die es gilt, in echter sozialistischer Gemeinschaftsarbeit

mit unseren Neuerern, den Meistern, Brigadieren und Umschlagsarbeitern unserer Betriebe zu lösen.

Die Terminfestlegung für unsere 1. Schifffahrtstagung findet ihren Sinn darin, daß wir mit der Arbeit in den letzten Monaten des Jahres 1964 den Plan für 1965 vorbereiten und mit unseren Werktätigen die wichtigen Aufgaben und Ziele des Perspektivplanes bis 1970 diskutieren.

Für die Ausarbeitung und erst recht für die Realisierung des Perspektivplanes ist das neue ökonomische System der Planung und Leitung der Volkswirtschaft, das auf der bewußten Ausnutzung der ökonomischen Gesetze des Sozialismus beruht, der entscheidende Faktor.

Die Regierung der Deutschen Demokratischen Republik widmet der schnellen planmäßigen Entwicklung der Hochseehandelsflotte sowie der Erweiterung der Seehafenkapazitäten größte Aufmerksamkeit.

Die Hauptaufgaben der Seeverkehrswirtschaft als Teil der materiellen Produktion besteht darin, die sich nach Struktur und Umfang laufend verändernden Transportanforderungen der Volkswirtschaft bei geringstem Aufwand mit den ökonomisch zweckmäßigsten Mitteln in hoher Qualität und in vollem Umfang zu erfüllen. Im Rahmen der Transportaufgaben der Hochseehandelsflotte sichert der Perspektivplan besonders:

- Die Erhöhung des Anteils der mit der Flotte der DDR zu transportierenden Außenhandelsgüter.
- Die Außenhandelstransporte zu anderen sozialistischen Ländern.
- Die Erhöhung der seeseitigen Importe von der UdSSR in die DDR.

Zur Sicherung dieser Aufgaben wird die Hochseehandelsflotte der Deutschen Demokratischen Republik bis 1970 auf 192 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von etwa 1,3 Mio tdw vergrößert werden. Entsprechend den für den Außenhandel der Deutschen Demokratischen Republik zu befördernden Gutarten wird die Flotte

vorzugsweise um Trockenfrachter für Massen- und Stückgut sowie Kühlschiffe erweitert. Für die weitere Entwicklung ist eine Erhöhung der Hauptkennziffern Größe und Geschwindigkeit unter Einhaltung strenger ökonomischer Maßstäbe vorgesehen. Schiffseinheiten in einer Größenordnung von maximal 30 000 tdw werden vorläufig für die Belange der Deutschen Demokratischen Republik voll ausreichen und im Rahmen ihrer hafenseitigen Möglichkeiten liegen. Die Schiffsgeschwindigkeit wird bei den neu in Fahrt gehenden Schiffen dem internationalen Trend innerhalb rationaler Grenzen folgen und sich einem Durchschnitt von etwa 17 km nähern. Im ganzen gesehen bewegt sich die Entwicklung der technischen Parameter in der Richtung, wie sie durch die im Rahmen des RGW erfolgte Typisierung von Schiffen festgelegt ist.

Das Ziel sämtlicher technischer Weiterentwicklungen muß darin gesehen werden, mit dem Grundmittel Schiff eine maximale Menge in optimaler Zeit und zu optimalen Kosten transportieren zu können, d.h., es muß auch vom Schiffbau her alles getan werden, um die Betriebskosten zu senken und die Hafensliegezeiten zu verkürzen. Dabei kommt vor allem der Mechanisierung und Teilautomatisierung des Schiffsbetriebes größte Bedeutung zu.

Mit der raschen Entwicklung des seeseitigen Außenhandels der Deutschen Demokratischen Republik wird eine schnelle Vergrößerung der Umschlagskapazitäten in den Seehäfen notwendig. Der Umschlagsbedarf wird von rund 10 Mio t 1964 auf rund 13,3 Mio t 1970 anwachsen.

Durch die Beendigung der 1. Ausbaustufe des Seehafens Rostock und durch die komplexe Rekonstruktion des Seehafens Wismar werden die Kapazitäten dergestalt vergrößert, daß 1970 der Umschlag der eigenen seewärtigen Außenhandelsgüter zu rund 90 Prozent in den Seehäfen der Deutschen Demokratischen Republik durchgeführt werden kann.

Dabei lautet die Zielsetzung für die Jahre nach 1970: Optimaler Umschlag des eigenen seewärtigen Außenhandels in den DDR-Häfen bei gleichzeitiger Erweiterung des Transitumschlages und Anschluß an die internationalen Liniendienste als Basis-häfen.

Die Erweiterung der Hafenkapazitäten beschränkt sich auf die Seehäfen Rostock und Wismar, wobei die derzeitige Kapazität der Häfen Stralsund und Rostock-Stadt bis 1970 im wesentlichen gleichbleiben wird. Der Seehafen Rostock wird seine Umschlagskapazität von 5,9 Mio t 1964 auf 10,3 Mio t 1970 erhöhen. Den größten Zuwachs erfahren dabei die Kapazitäten für den Umschlag von Generalgütern.

Aus dem hohen Anwachsen des arbeitskräfteintensiven Generalgutumschlages ergibt sich zwangsläufig die Forderung nach einer maximalen Erhöhung der Arbeitsproduktivität.

Trotz der Erhöhung der im Umschlag beschäftigten Personen auf rund 168 Prozent muß die Arbeitsproduktivität auf 147 Prozent anwachsen, wenn die Seehäfen der Deutschen Demokratischen Republik den großen Anforderungen der Volkswirtschaft gerecht werden sollen.

Mit der schnellen Verbesserung in der Arbeitsproduktivität müssen die durchschnittlichen Hafenliegezeiten weiter gesenkt werden, um sowohl die Ökonomie der Häfen als auch der Flotte zu verbessern.

Bei der Lösung der großen vor uns stehenden Aufgaben bis 1970 hat die freiwillige Gemeinschaft der technischen und ökonomischen Intelligenz im Rahmen der Arbeit der Kammer der Technik und ihrer Fachausschüsse noch wichtige Probleme zu lösen.

Die Organisation der Kammer der Technik und ihre Mitglieder sehen heute ihre Aufgaben nicht nur in der Lösung rein technischer Fragen, sondern betrachten sie in ihrer untrennbaren Einheit von Technik, Ökonomie und Politik. Damit ist die Kammer der Technik das technische Gewissen und die motorische Kraft unserer sozialistischen Gesellschaft geworden. Was liegt denn auch näher, als daß die Kammer der Technik als Massenorganisation der Techniker, Ingenieure und Ökonomen zum Träger und Initiator der technischen Revolution wird und damit ihren wichtigen Anteil zum umfassenden Aufbau des Sozialismus leistet.

Die Hauptaufgabe der Kammer der Technik liegt neben der Vermittlung neuesten technischen Wissens, der Orientierung über

das internationale Niveau und die Entwicklungstendenzen im jeweiligen Fachgebiet und der laufenden Weiterqualifizierung der technischen und ökonomischen Intelligenz vor allem in der Mitwirkung

- bei der Erarbeitung der wissenschaftlich-technischen Konzeptionen als langfristige Prognosen der voraussichtlichen Entwicklungsrichtung mit entsprechender Zielsetzung;
- bei der Ausarbeitung der Perspektivpläne für den jeweiligen Planzeitraum und
- bei der Ausarbeitung und Realisierung der Pläne "Neue Technik".

Es ist klar, daß diese schwierigen aber interessanten und schöpferischen Aufgaben, die vor den Mitgliedern der Kammer der Technik stehen, nicht neben den Wirtschafts- und Staatsorganen bearbeitet und gelöst werden können, sondern nur in wirklich enger Zusammenarbeit mit diesen.

Der 1. Sekretär der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, Genosse Walter Ulbricht, hat auf der V. Tagung des ZK der SED die Generaldirektoren der Vereinigungen Volkseigener Betriebe aufgefordert, die aktive Mitarbeit der Werkstätigen des Industriezweiges zu organisieren, um die großen, den VVB'en übertragenen Aufgaben lösen zu können. Das Präsidium der Kammer der Technik hat einerseits alle Generaldirektoren aufgefordert, die Gremien und Mitglieder der Kammer der Technik aktiv in die Lenkung und Leitung des Industriezweiges auf Grund konkreter Vereinbarungen mit den Industriezweigbereichsvorständen einzubeziehen.

Diese Einbeziehung der Kammerarbeit in die Leitungstätigkeit mindert keineswegs die technisch-ökonomische und politische Verantwortung der einzelnen Leiter für ihren Bereich.

Im Gegenteil, sie erfordert von ihnen ein vorausschauendes Arbeiten auf der Grundlage der technischen und ökonomischen Entwicklung des Verkehrszweiges Schiffahrt. Dabei gilt es, vom Entwicklungsniveau der Natur- und technischen Wissenschaften der nahen Zukunft auszugehen.

Der jüngste Fachausschuß des Fachverbandes ist der Fachausschuß Schiffahrt. Seine Arbeit zeichnet sich durch eine große

Aktivität aus. In den letzten Jahren wurden unter der Leitung dieses Fachausschusses eine Reihe von Vortragsveranstaltungen, wissenschaftliche Beratungen und Kolloquien durchgeführt, die sich auch international einer wachsenden Beachtung erfreuten.

Durch Fachkolloquien mit den Themen: Komplexe Automatisierung, Offenes Schiff, Rationalisierung des Holzimports, Anschluß des Seehafens Rostock an das Binnenwasserstraßennetz, Isotopeneinsatz u.a. wurden außer Schiffahrtskreisen zahlreiche Institutionen der Industrie und des Außenhandels angesprochen und eine Reihe Empfehlungen gegeben.

Unsere Probleme haben gróßtenteils einen komplexen Charakter und sind deshalb auch im Komplex zu lösen. Es ist deshalb richtig, daß in unserem Kreise auch der Kranbau zu Wort kommt. Gerade die Vertreter solcher kooperierenden Institutionen, wie das Ministerium für Außenhandel und Innerdeutschen Handel, Institut für Fördertechnik, Institut für Verpackung und das Forschungs- und Entwicklungsbüro der Deutschen Reichsbahn in Blankenburg sollten wir auf diesen Fachtagungen im Interesse eines intensiven Erfahrungsaustausches noch mehr als bisher zu Wort kommen lassen.

Unsere erste Schiffahrtstagung 1964, die sich - wie gesagt - ausschließlich mit Problemen der Hafenwirtschaft befaßt, soll nicht nur ein Erfahrungsaustausch schlechthin sein, sondern soll zugleich auch unsere Leiter und Mitarbeiter in allen Institutionen und Betrieben befähigen, die Aufgaben zum umfassenden Sieg des Sozialismus noch wissenschaftlich exakter zu durchdringen.

Ich habe deshalb den Wunsch, daß, ausgehend von der nun beginnenden ersten Schiffahrtstagung, ihren veröffentlichten Grundsatzreferaten, Referaten und Diskussionen, die große Aussprache in den Meisterbereichen und Brigaden in Verbindung mit dem Perspektivplan bis 1970 weiter fortgesetzt wird.

Ich wünsche nochmals der Tagung, die ich hiermit eröffne, einen guten Verlauf und einen vollen Erfolg. Darüber hinaus wünsche ich unseren ausländischen Gästen einen recht angenehmen Aufenthalt in der Deutschen Demokratischen Republik.