Zum Begriff Weltniveau im Schiffsbau

Helmut Gebauer, Leiter der Warnow-Werft, Warnemünde.

In der Warnow-Werft fand am 3. März 1956 die zweite ökonomische Konferenz statt. Bei der Vorbereitung dieser Konferenz machten Arbeiter und Ingenieure etwa 1100 Vorschläge, um die Erzeugnisse und die Fertigungstechnik zu verbessern. Aber nicht alle Vorschläge orientieren sich auf das Ziel, die neue Technik bei höchster Wirtschaftlichkeit anzuwenden, oder sie waren überhaupt umstritten. Aus diesem Grunde wurden zur Lösung komplizierter technischer und ökonomischer Probleme vorher wissenschaftlich-technische Beratungen durchgeführt.

In der Schweißerei z. B. stand unter anderem die Aufgabe der umfassenden Anwendung der Halbautomatenschweißung zur Diskussion. Auf dieser Beratung meldeten sich 20 Diskussionsredner zu Wort, davon 7 Arbeiter, 13 Meister und Ingenieure.

Eine weitere wissenschaftlich-technische Beratung führten die Konstrukteure durch. Der parteilose Chefkonstrukteur, Diplom-Ingenieur Schöndube, behandelte Fragen der Vorprojektierung und der Konstruktion der Typen, die wir im zweiten Fünfjahrplan bauen werden. Auffallend war in dieser Beratung die große Aktivität und Aufgeschlossenheit parteiloser Ingenieure. Das war besonders in der Diskussion um das wirtschaftliche Schiff (das richtige Verhältnis von Tonnen/Meilen zu den Herstellungskosten) zu merken.

Die Diskussion darüber, was zur Zeit Weltniveau im Schiffsbau ist und welchen Stand wir auf der Warnow-Werft erreicht haben, ging nicht reibungslos vonstatten.

Nachdem wir als Werkleitung in der Vorbereitung der Konferenz den Hauptfehler, uns nur mit technisch-organisatorischen Fragen zu beschäftigen und die politisch-ideologische Auseinandersetzung der Parteiorganisation zu überlassen, überwunden hatten, hörten wir in der Diskussion der zentralen Kommission rückständige Meinungen heraus. Zum Beispiel:

Das Weltniveau im Schiffsbau ließe sich gar nicht genau feststellen. Das wäre doch ein fliegender Begriff, den man nicht in Kennziffern fixieren könnte. Was uns heute bekannt sei, gälte morgen schon nicht mehr. Man könnte nicht einen Plan, der für ein bis zwei Jahre Gültigkeit hat, im Jahre 1956 ausarbeiten, weil das Weltniveau 1957 schon wieder anders aussähe.

Wir haben die Fragen etwa so beantwortet: Natürlich ist das Weltniveau im Schiffsbau kein feststehender Begriff. Um aber überhaupt ein Ziel anzusteuern, muß man zu einem ganz bestimmten Zeitpunkt den Stand der Welttechnik fotografieren. Da der Plan der neuen Technik ebenfalls nichts Feststehendes ist, immer neue Vorschläge ergänzen ihn, wird auch das, was wir als Weltniveau bezeichnen, und damit die Kennziffern, die das Weltniveau konkretisieren, ständig verbessert werden müssen.

Die Funktionäre unserer Partei, das muß man sagen, sind mit dieser Arbeit gewachsen. Sie mußten die Technik ihrer Abteilung genau studieren und von der Sache etwas verstehen, wenn sie mit den Arbeitern und Ingenieuren diskutierten. Doch heute sind Anzeichen von Selbstzufriedenheit zu erkennen. Sie drückt sich bei einigen etwa so aus, daß sie denken: Jetzt kann uns nichts mehr passieren. Der Plan ist da. Alle vier bis sechs Wochen laden wir den Abteilungsleiter vor die Leitung der Grundorganisation, dort muß er berichten, und dann kommt das Weltniveau im Schiffsbau von ganz allein. Aber die Genossen vergessen ganz, daß unsere Arbeit und unser Kampf erst beginnen. Wir wissen erst, wo wir stehen und für eine kurze Zeit, wo wir hin wollen. Im Schiffskörperbau ist unsere Werft z. B. noch erheblich zurück.

Und dann soll man noch eins bedenken: Unter den drei Ländern, die den höchsten Ausstoß an Schiffsbauerzeugnissen haben, England, Westdeutschland und Japan, tobt ein mörderischer Konkurrenzkampf. Die Monopolkapitalisten steigern in ihrer Jagd nach Maximalprofit die Ausbeutung der Arbeiterklasse und der Intelligenz, aber sie erhöhen dabei auch die wissenschaftliche Forschungsarbeit auf allen Gebieten des Schiffsbauens. So wurde in Frankfurt am Main ein „Ständiger Ausschuß für Angewandte