

25X1A

SECRET

German Democratic Republic

FDD Abstract



25X1X

STATISTICS ON RAILROAD TANK CARS (12 pp; German; [redacted])

25X1C

The document is [redacted] of the Operations Department of the Tank Car Office of the German Reichsbahn, dated 13 Jan 1951.

25X1A

The Tank Car Office was established by law on 14 August 1950. After setting up its office organization it began its work by registering all tank and container cars under its jurisdiction during November 1950. Some of the data produced by this registration, as of 31 December 1950, were:

Tank and container cars registered including:	1,850
Cars owned by Tank Car Office	1,154
Cars under trusteeship of Tank Car Office (West-German cars)	390
Damaged cars	64
of these,	
In repair shops	41

Processing of most of the registration forms <sup>was</sup> expected to be completed by 15 February 1951.

Use of tank cars will be directed by the Operations Department of the Tank Car Office in accordance with the monthly transport plan approved by the Ministry of Transportation. Under the chief of the department, the following groups will exist: Planning, Reports, Filing, Control. The responsibilities and duties of each group are outlined.

Among the successes claimed by the Tank Car Office were the elimination of an acute gasoline and diesel fuel shortage in September 1950 and the organization of an edible oil transport of 251 tank cars from Brest in Nov/Dec 1950. The latter is explained in detail, and lack of cooperation with other agencies is scored.

A description of the assignments of the Tank Car Office within the Five-Year Plan concludes the report. It is a general discussion, and does not give any actual plan figures.

Return to CIA Library



25X1A

21 June 1951

SECRET

CLASSIFICATION SECRET

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY  
**INFORMATION REPORT**

REPORT NO. [REDACTED]

CD NO.

COUNTRY Germany (Russian Zone)

DATE DISTR. 29 May 1951

25X1CSUBJECT Statistics on Railroad Tank Cars

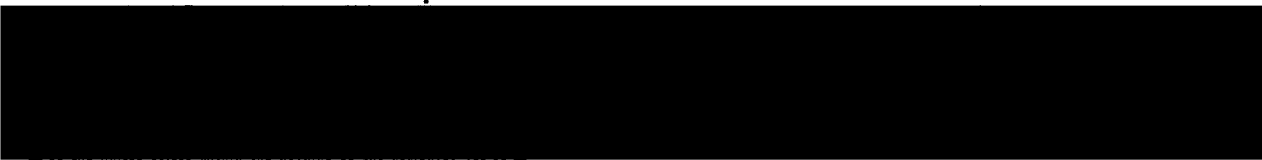
NO. OF PAGES

PLACE ACQUIRED [REDACTED]

NO. OF ENCLS. 1 (12 pages)  
(LISTED BELOW)

DATE OF IN ACQUIRED [REDACTED]

SUPPLEMENT TO REPORT NO. 25X1X



OF THE UNITED STATES WITHIN THE MEANING OF THE ESPIONAGE ACT 50 U. S. C. 31 AND 32 AS AMENDED. ITS TRANSMISSION OR THE REVELATION OF ITS CONTENTS IN ANY MANNER TO AN UNAUTHORIZED PERSON IS PROHIBITED BY LAW. REPRODUCTION OF THIS FORM IS PROHIBITED

\* Documentary

SOURCE

Attached on indefinite loan are statistics on railroad tank cars in the Russian Zone for 1950.

NORTHERN BRANCH  
JUN 5 12 26 PM '51

CLASSIFICATION SECRET



Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

Kesselwagenleitstelle  
der Deutschen Reichsbahn  
- Operative Abteilung -

Berlin, den 13. Januar 1951.

Jahresabschlussbericht 1950 der Kesselwagenleitstelle  
- Operative Abteilung -

I. Bildung der Kesselwagenleitstelle:

Das Gesetz über die "Verordnung über den Kesselwagenverkehr" und damit Bildung der Kesselwagenleitstelle wurde am 14.8.1950 erlassen. Durch Veröffentlichung im Gesetzblatt Nr. 92 der Deutschen Demokratischen Republik erhielt die Verordnung Gesetzeskraft.

Die nachstehenden Ausführungen zergliedern sich in:

- a) Zusammenstellung der zur Durchführung gebrachten Maßnahmen endend mit der 31. Dezember 1950,
- b) Programm und Arbeitsumstellung an Hand der gemachten Erfahrungen im Hinblick auf den am 1. Januar 1951 angelaufenen Fünfjahresplan.

Erste Maßnahmen:

Unterrichtung der Präsidenten der Reichsbahndirektionen von der Bildung der Kwl. durch ein gesondertes Schreiben des Generaldirektors der Reichsbahn.

Einberufung aller Rb-Bediensteten der Wagenbüros aller Reichsbahndirektionen am 31. August 1950.

Tagespunkte:

1. Ziele und Zweck der Schaffung der Kwl.
2. Vorbereitung und Richtlinien für die am 1.9.50 angesetzte Registrierung aller Kwg. und Topfwagen.
3. Kurzer Abriss über bevorstehende Änderungen in der Transportplanung für Kesselwagen.

Erlaß der 1. Durchführungsbestimmungen zur Verordnung über den Kesselwagenverkehr. - Registrierung von Kesselwagen.

II. Innerbetriebliche Maßnahmen:

- a) Fertigstellung und Bekanntgabe eines Arbeitsverteilungsplanes an die Mitarbeiter der Operativen Abteilung. Für die Kontrollgruppe besondere Richtlinien. Ausarbeitung erfolgte in Anlehnung an den Struktur- und Stellenplan der Kwl.
- b) Erstellung eines neuen Aktenwesens nach volkseigenen Gesichtspunkten, abgestimmt auf die einzelnen Arbeitsgebiete der Gruppen der operativen Abteilung.
- c) Einsetzung von besonders qualifizierten Mitarbeitern auf Spezialgebiete.
- d) laufende fachliche Schulung der Mitarbeiter der Abteilung. Besondere Schulung der Kontrolleure.
- e) Beschaffung von Fahrplänen, Karten, aller Art Bestimmungen, ZVoBL. und Gesetzblätter, Fernsprecher für die Kontrollgruppe.

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

- 2 -

### III. Registrierung

Gemäß § 2 der Verordnung über den Kesselwagenverkehr hat am 1.9.50 die Registrierung aller schienengebundenen Kessel- und Topfwagen begonnen. Termingemäße Beendigung am 30.9.50.

Nicht registriert wurden:

- a) alle ZMw- Kesselwagen
- b) alle Fahrzeuge die bisher von der Treuhandverwaltung für Kesselwagen der Deutschen Reichsbahn in Niedersachsenwerfen verwaltet wurden.

Bei den ZMw- Kesselwagen erfolgt die Registrierung gekoppelt mit einer gleichzeitigen Umbezeichnung der Wagen anhand eines besonderen Schlüssels.

Als Termin für den Registrierungsbeginn war der 3.12. vorgesehen. Infolge Kälteeinbruch und seitens der Abt. V der Generaldirektion Reichsbahn erfolgter unzureichender technischer Vorbereitung mußte diese Aktion zurückgestellt werden. Entscheidend für die Verschiebung der Termin ist auch die besondere Beanspruchung des gesamten Wagenparkes im IV. Quartal zur Realisierung des Transportplanes anzusehen.

Bei den am 9.1.51 aufgenommenen erneuten Besprechungen stellten sich Schwierigkeiten in der Finanzfrage heraus. Desgleichen wurden Bedenken gegen die vorgesehenen Wagennummernreihen seitens der Internationalen Gruppe der GDR geäußert.

Es wurde daher beschlossen:

- 1.) Der Kfm. Leiter der Kwl. klärt sofort mit dem Finanzdirektor der GDR. die Frage der Finanzierung der Umzeichnungsaktion.
- 2.) Die Internationale Gruppe der GDR meldet beim RIV die beabsichtigte Umbezeichnung der ZMw- Kesselwagen an.
- 3.) Die Abtlg. IV und V bereiten intensiv alle technischen Maßnahmen vor.  
Die Durchführungsmaßnahmen lagen bereits als Ergebnis der Sitzungen über diese Frage vom 12. und 21. November vor.

Die Registrierung der Kwl-eigenen und treuhänderisch verwalteten Wagen erfolgt zur Zeit.

Die Vorprüfung der von den zur Registrierung verpflichteten Kesselwagenbesitzern eingereichten Registrierbogen lag in den Händen der Wagenbüro's der Rbd'en. Erwartungsgemäß fiel mit Ende des Registrierungstermins bei den Rb- Dienststellen ein derartiger Arbeitsanfall an, sodaß die Bearbeitung der einzelnen Bogen mit den dazugehörigen Stellungnahmen erst gegen Ende Oktober 1950 bewältigt war.

Die Auswertung der Registrierbogen regelt sich nach den auf einer Sitzung der Kwl. vom 25.9.50 festgelegten Richtlinien. Richtungweisend und verantwortlich für die Registrierung ist die Kontrollgruppe der Kwl. Bei Sonderfällen z.B. Entscheid über Beschlagnahme Entscheidung über die Eigentumsverhältnisse, entsc eine besondere Kommission, die je nach Bedarf oder 4 Wochen zusammentritt.

- 3 -

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

- 3 -

Registrierung:

In groben Zügen skizziert gliedert sich der Registrierungs-  
auflauf wie folgt:

1. Vorprüfung ( nach der alten Kartei und gleichzeitige  
Erstellung der neuen Wagenkartei)
2. Festlegung bzw. Festsetzung des Eigentumsverhältnisses  
( erfolgt nach den Bestimmungen des Gesetz-  
blattes Nr. 92, bzw. Weisungen des Minis-  
teriums des Innern, Amt zum Schutze des  
Volkseigentums.)
3. Nummerierung der Registrierbogen, Eintragung in das  
Hauptwagenbuch.
4. Unterschrift der Registrierbogen durch den Direktor der  
Kesselwagenleitstelle.
5. Rückgabe der Registrierbogen an den Wageneigentümer.  
( bei nach den neuen Bestimmungen zum  
Volkseigentum erklärten Wagen erfolgt  
die Rückgabe unter gleichzeitiger Aus-  
händigung eines Mietvertrages.)

Zahlenmaterial: ( Stichtag 31.12.50 )

Durch Registriervorgang gelaufen: (d.h. ins Hauptbuch eingetragen)	1850 Kwg.
Davon gem. § 8 der Verordnung über den Kesselwagenverkehr in die Rechtsträgerschaft der Kwl über- nommen:	1154 Kwg
Davon in Treuhandverwaltung der Kesselwagenleitstelle genommen: (Es handelt sich hierbei um Wagen die westdeutschen Besitzern ge- hören)	390 Kwg
Davon den anmeldenden Besitzern als Eigentum anerkannt	221 Kwg
Besitzverhältnisse sind nach un- geklärt bzw. Ermittlungen lau- fen	82 Kwg
Widerrechtlicher Besitz wurde an festgestellt. Die Fahrzeuge wur- den zu Gunsten der Kwl eingezogen.	63 Kwg
Ihren ursprünglichen Verwendungs- zweck konnten wieder zugeführt wer- den.	91 Kwg.
Lt. Registrierbogen waren auf Werkgleisen wegen Unbrauchbar- keit abgestellt.	64 Kwg.
Von diesen 64 Kwg sind bisher zusätzlich Reparaturwerkstätten zu- geführt worden. Während der Rest erst geborgen und auf Gleise gestellt werden muss.	41 Kwg
Insgesamt sind durch die operative Ab- teilung (Kontrollgruppe bearbeitet worden.	2 065 registrierbo

- 4 -

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

- 4 -

Für die Registrierung der Zkw - Wagen sind besondere Vorbereitungen worden bzw. befinden sich in. Das gleiche gilt für die bisherigen Kesselwagen der handverwalteten für Kwg. der Deutschen Reichsbahn.

Aus den gewonnenen Erfahrungen des bisherigen Registrierungsverlaufes kann die Beendigung der Bearbeitung der bisher eingereichten Bogen bis zum 15. Februar 1951 restlos durchgeführt sein.

Eine Ausnahme dürften solche Wagen bilden, deren Eigentumsverhältnisse zweifelhaft sind und daher besonderer langwieriger Schriftverkehr notwendig ist.

IV. Aufbau des operativen Einsatzes der Kesselwagen für die deutsche Wirtschaft.

1. Der Wageneinsatz erfolgt durch die operative Abteilung.
2. Richtungweisend ist in allen Fällen die monatlich neu erstellte und vom Ministerium für Verkehr bestätigte Transportplanung.

Organe des operativen Wageneinsatzes:

- a) Verantwortlich für den gesamten Wagenlauf zeichnet der Leiter der operativen Abteilung (siehe Arbeitsanweisung der operativen Abteilung)

b) Gruppe Planung:

Verantwortlich für:

Realisierung des bestehenden Transportplanes, Plankontrolle, Genehmigung von Nachplanungen und Umpfanungen.

Erstellung des neuen Transportplanvorschlages für die dem Planmonat folgende Planungsperiode.

Die Realisierung des Transportplanes sowie die Plankontrolle sind aus zweckmäßigkeitgründen miteinander gekoppelt. Ein besonders hierzu entwickeltes Formular gibt täglich Nachweis über Planerfüllung. Ein gleicher Transportplan befindet sich bei den Wagenbüros der RbD'en die täglich bis 12 Uhr eingetretene Veränderungen melden. Monatlich wird der Kontrollplan abgerechnet. Die Ergebnisse ausgewertet. Sie bilden die Grundlage für die weitere Planung.

Der Kontrollplan enthält die Kontingente für die einzelnen Verloader. Es ist daher ohne weiteres möglich bei Fehlplanungen und groben Fehlern den Betreffenden zur Rechenschaft zu ziehen. (Muster 1)

Dieses System ist seit dem 1. November 1950 eingeführt worden. Die Auswertung der Kontrollbögen ist schon im Wesentlichen gute Ergebnisse gezeigt. Auf Grund dieses Verfahrens werden Anmelder und Verloader zur Plandisziplin und realen Transportplanung erzogen.

Weiterhin wird den RbD'en ein Wagenverteilungsplan monatlich übergeben. Dieser Plan enthält alle Wagenkontingente und dient den Wagenbüro's als Grobübersicht über den lichen zu stellenden Wagenraum.

Desgleichen werden geführt:

1. Grafische Darstellungen über: Planerfüllung der Produktionswerke unterteilt in: Wagenanforderung, Gestellung und Beladung.

- 5 -

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

- 5 -

Planerfüllung der Werke für die deutsche Wirtschaft,  
Planerfüllung für Export,  
Wagenein- und Ausgang nach dem Auslande.  
Eingeführt ab 1. Dezember 1950.

Erstellung eines neuen Transportplanungssystems:

Der Einsatz der Kesselwagen richtet sich nach dem von der Wirtschaft angeforderten Wagenraum. Als Grundlage hierfür dient das Transportplanungsverfahren.

Das Ministerium für Verkehr hat ein neues Transportplanungsverfahren entworfen und dieses im Gesetzsblatt Nr. 112 veröffentlicht. Inhaltlich hat dieses Gesetz einige Grundlegende Mängel insbesondere steht es im Widerspruch zum § 4 des Gesetzes Nr. 92. Bei der Bekanntgabe des neuen Transportplanungsverfahrens vor einem Kremium der Verkehrsträger, Handelszentralen, Landes- und Kreistransportreferenten, wurde durch die Kesselwagenleitstelle und Abteilung Transportplanung der damaligen Hauptabteilung Materialversorgung, eine Abänderung des Transportplanungsverfahrens für Kesselwagen durchgesetzt um den Richtlinien des Gesetzes Nr. 92 § 4 zu entsprechen.

Es wurde seitens der Transportplanungsabteilung der Materialversorgung und Kesselwagenleitstelle beschlossen im 1. Monat des neuen Transportplanungsverfahrens entsprechende Erfahrungen zu sammeln, für Kesselwagen besondere Durchführungsbestimmungen zu erlassen und Anmeldevordrucke zu entwickeln.

Das neue Transportplanungsverfahren für Kesselwagen konnte leider erst Ende Dezember fertiggestellt werden. Die Verzögerung entstand durch zeitweiligen Ausfall des für das Staatssekretariat Materialversorgung, Abt. Transportplanung zuständigen Sachbearbeiters und nicht zuletzt durch Personalumstellung innerhalb der operativen Abteilung der Kesselwagenleitstelle.

Die in den Monaten Oktober - Dezember gemachten Erfahrungen sind in die neuen Transportplanungsbestimmungen mit hinarbeitet worden. Die Planungsvordrucke sind im Gegensatz zu denen des Planungsverfahrens der Ministeriums für Verkehr wesentlich kleiner gehalten und weisen bei Rücklauf am Ende des Planmonats Angaben über Planerfüllung auf. Eine Neuerung, die beim vorgenannten Verfahren nicht enthalten ist.

Besondere Schwierigkeiten:

Bei Bekanntgabe des neuen allgemeinen Transportplanungsgesetzes durch das Ministerium für Verkehr, hatte dieser auf unsere Intervention hin zugesagt, einen Zusatz bei Veröffentlichung in folgender Form mit aufzunehmen. Für Kesselwagenplanung werden besondere Bestimmungen erlassen, bis dahin bleibt die bisherige Form des Transportplanungsverfahrens für Kesselwagen bestehen. Leider wurde der Zusatz in ganz verstümmelter Form gebracht, sodaß es den Anschein hatte, daß für Kesselwagen überhaupt keine Planung notwendig wäre. Hierdurch sahen sich viele Kontingentveranlasser für Kesselwagen keine Planung einsureicher. Zusätzliche Anweisungen in den Monaten November und Dezember waren notwendig um diesen Übel abzuwehren. Bei P von Betrieben mußte jedoch auch vielfach die Fests gemacht werden, daß sich viele Produktionsstätten in Frage des Anmeldens von Transportraum überhaupt in waren. Eine erneute intensive Aufklärung wird drin

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

- 6 -

notwendig gehalten. Da wo solche Mängel auftauchten sind sie bereits durch die Kesselwagenleitstelle abgestellt worden. Eine intensive Schulung vor allen Dingen der Kreistransportreferenten wird dringendst für notwendig gehalten. Anhand der täglich zu machenden Erfahrungen wird klar, daß diese teilweise über ihr Arbeitsgebiet nicht informiert bzw. sich überhaupt nicht um ihre zu betreuenden Betriebe kümmern. Das mangelhafte Ausfüllen der Vordrucke und die bedenkenlose Bestätigung einer dringenden Wagengestellung, wobei die Fahrzeuge aber von den betreffenden Betrieben überhaupt nicht angefordert werden, spricht eine deutliche Sprache.

Durch die eingeführte straffe Organisation der Kesselwagenleitstelle in der vorbeschriebenen Art, kann damit gerechnet werden innerhalb kürzester Zeit zu einer 100 % igen realen Transportplanung zu gelangen. Es wird sich dabei erweisen, daß unter Berücksichtigung aller Faktoren der Kesselwagenpark der Deutschen Demokratischen Republik bei umsichtiger Lenkung den Erfordernissen des Fünfjahresplanes gewachsen sein wird. Zumal alle neuen Erfahrungen und Erkenntnisse sofort aus- und verwertet werden.

#### c) Meldegruppe

In der Meldegruppe laufen die täglichen Wagenbewegungen zusammen. Sie arbeitet nach den Weisungen des Transportplanes. Eine Kartei aller freizügig eingesetzten Kesselwagen weist den Standort jedes einzelnen Kesselwagens in der DDR und im Auslande aus. Wagenmeldungen werden täglich bis 11 Uhr von allen RBD'en nummernmässig aufgegeben. Alle erforderlichen Zahlen für die Transportplanerfüllung werden hier aufgenommen. Desgleichen wird hier die Schadwagenübersicht zusammengestellt. Täglich erfolgt deswegen eine Rücksprache mit dem Leiter der technischen Abteilung der Kwl. über Zuführung an die Reparaturbetriebe, Festlegung des Zeitpunktes der voraussichtlichen Fertigstellung von Wagen. Diese Feststellungen werden in grafischen Darstellungen verwertet und dienen insbesondere bei der Transportplanung zur Mitbestimmung des Kesselwagenkontingentes für den folgenden Planmonat. Diese Gruppe arbeitet bereits in voller Höhe seit dem 1. September 1950. Die entsprechenden Voraussetzungen für die Arbeit dieser Gruppe, insbesondere Arbeitsanweisungen für die Wagenbüros der RbD'en wurden in der Zeit vom 20- 30. August geschaffen. Der innerbetriebliche Einsatz richtet sich nach den Arbeitsanweisungen für die operative Abteilung.

#### d) Karteiwesen:

Die Kesselwagenkartei wird analog der Kesselwagenregistrierung neu geschaffen, da das vorhandene Material unvollständig und zum Teil auch infolge der Kriegsereignisse verbrannt ist. Die Karteigruppe gibt die Genehmigung zum Auslauf von Kesselwagen nach Westberlin bzw. Westdeutschland. Desgleichen ist sie maßgebend beteiligt an den Registrierarbeiten, sodaß bei Beendigung der Registrierarbeiten eine vollständig neue Kesselwagengrundkartei, Einstellerkartei und Haupt-

- 7 -

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2



Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

- 7 -

buch vorhanden sein wird. Die zu leistende Arbeit ist jedoch sehr umfangreich und vor allen Dingen zeitraubend, da die Angaben auf den Karteikarten äusserst genau und gewissenhaft eingetragen werden müssen.

#### d) Kontrollgruppe

Der Arbeitseinsatz der Kontrollgruppe richtet sich nach einer besonderen Arbeitsanweisung ist auf Grund dieser direkt dem Direktor der Kwl unterstellt.

Sie ist, wie bereits erwähnt massgeblich an der Registrierung der Kesselwagen beteiligt. Die Gruppe ist seit dem 1. Dezember 1950 voll personell besetzt.

#### Erfolge:

Feststellung von Bank- bzw. Postscheckkonten ehemaliger Konzernfirmen in der DDR:

So z.B. der Wifo, Herag, Nitag.

Sicherstellung von Kesselwagen die nach den Westzonen laufen sollten.

Beschlagnahme von Wagen die widerrechtlich benutzt wurden.

Durchführung folgender Sonderaktionen:

1. Beseitigung der akuten Bensen- und Dieselmotorkraftstoffknappheit im September zur Herbstbestellung und Melassekampagne.

Durch den Einsatz von Kontrolleuren im mitteldeutschen Raum und durch unmittelbaren Eingriff in den Wagenlauf bei der RbD Halle, war es möglich in dem Zeitraum vom 24. - 30. September 1950 trotz hoher Exportverladungen 14 500 t Kraftstoffe für die deutsche Wirtschaft aus den Produktionsstätten herauszuführen.

Dieser Erfolg war möglich in ständiger Fühlungnahme und Haltung der Meldegruppe in Berlin mit den bei den Werken umherfahrenden Kontrolleuren.

Seit dieser Zeit werden monatlich die Auslieferungen für die deutsche Wirtschaft überwacht und besonders grafisch und statistisch festgehalten. Auf diese Weise wird erreicht, dass die bisher jedes Jahr aufgetretenen Perioden in denen Kraftstoffmangel in der DDR akut auftrat für immer verschwinden und vor allen Dingen Schwierigkeiten rechtzeitig erkannt und im Keime erstickt werden.

Auf diese Weise ist eine enge Zusammenarbeit mit der Deutschen Kraftstoff- und Mineralölzentrale in Berlin erreicht worden.

Details sind dem in der Anlage beigegeführten Kontrollbericht zu entnehmen.

Die bei den damals aufgetretenen Schwierigkeiten gemachten Erfahrungen sind weiter ausgewertet worden. Es ist deshalb auch möglich gewesen noch in dem letzten Teil des Jahres 1950 (v. 28.12. - 31.12.50) durch geschickte Wagenlenkung und Einsatz aller Kräfte und des letzten Wagens 9 500 t Kraftstoffe, die sonst verfallen wären den Verbrauchern auszuführen und einmal das Transport Soll und auch den Auslieferungsplan rechtzeitig und termingemäss zu erfüllen.

Für das Jahr 1951 sind besondere Massnahmen vorgesehen die eine Egalisierung der Planerfüllung ermöglichen und Gewaltanstrengungen unnötig machen. Die Voraussetzungen hierfür sind bereits geschaffen.

- 8

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

- 8 -

Zur Behebung der akuten Brennstoffknappheit machte es sich erforderlich, auch in der ersten Dekade des Oktobers besondere Einzelaktionen durchzuführen, so z.B. am 9. und 10. Oktober. Es gelang durch kombinierten Einsatz der Kontrollgruppe des Wagenbüros Halle und des Hydrierwerkes Zeitz über Sonnabend und Sonntag 2.700 t Dieselkraftstoff für die Deutsche Wirtschaft zu verladen. Desgleichen hatte die Kontrollgruppe entscheidenden Anteil in der Realisierung der Speiseöl-Import-Transporte aus der UdSSR und anschließend der Sperraktion.

Durch vorbildliche Zusammenarbeit mit der VVB Spiritus gelang es, die Realisierung eines Liefervertrages von 5.000.000 Liter trotz erfolgter mehrmaliger Umdisponierung nach Dänemark durchzuführen. Zu den einzelnen Aktionen werden in der Anlage Sonderberichte beige führt. Anhand der Registrierung, mit deren Durchführung die Kontrollgruppe zur Zeit hauptsächlich beschäftigt ist, gelang es, eine Anzahl Firmen festzustellen, die sich Kesselwagen widerrechtlich angeeignet bzw. verkauft haben, so u.a. die JAG Zelluloid in Eilenburg, Firma Jacob & Co. Ammendorf, Särfritz G.m.b.H., Gießen. Letztere hat es sogar fertiggebracht, von volkseigenen Konzernfirmen Kesselwagen und Kesselwagenteile zu kaufen und an Volkseigene Betriebe sowie SAU weiter zu verkaufen. Es wird vermutet, daß sich anhand der angestellten Ermittlungen bei dieser Firma eine ganze Menge solcher Verwicklungen aufdecken lassen.

#### Speiseölkaktion.

Der Kesselwagen-Leitstelle wurden am 1. Oktober 1950 genaue Zahlen über die Höhe der Speiseöleinfuhr bekannt. Es handelt sich um die Realisierung von 14.000 t. Neben den damaligen bestehenden Schwierigkeiten in Kraftstoffverkehr galt die Sorge der Kesselwagen-Leitstelle der Beschaffung von einwandfreien Wagenraum für den Speiseölvverkehr. Es war nicht bekanntgegeben worden, welche Arten Speiseöl zum Import gelangen sollten. Die Doha stellte aber bestimmte Bedingungen an die Wagen, so daß angenommen werden mußte, daß es sich um Speiseölraffinate handelt. Aus diesem Grunde war eine Verwendung gemalter Kesselwagen von vornherein ausgeschlossen, da sich eine Reinigung für Nahrungsmittelzwecke für solche Wagen als Unmöglichkeit erwies. Seitens der Doha erfolgte die Mitteilung, daß die obengenannte Menge in der Zeit von Oktober bis Dezember 1950 eingeführt werden soll. Folgender Wagenraum sollte seitens der Kesselwagen-Leitstelle zum Abtransport bereitgestellt werden:

3 Züge mit je 35 Wagen ohne Heizschlangen  
1 Zug mit 35 Wagen mit Heizschlangen.

In Anbetracht dessen, daß die Kesselwagen ohne Heizschlangen ohne weiteres dem Treibstoffsektor zu entziehen waren, bereitete die Bereitstellung von Kesselwagen mit Heizschlangen die größten Sorgen, da gleichzeitig unersorrt eine große Zahl Kesselwagen mit Heizschlange für Melasse Transporte im Einsatz stand. Nach Rücksprache mit mehreren Kesselwagenvermietern wurden diese angewiesen, Kesselwagen mit Heizschlangen aus den bestehenden Mietverträgen herauszurufen und der Kesselwagen-Leitstelle zu übergeben.

Am 26.9.1950 standen 3 Züge mit 105 Kesselwagen gereinigt auf Abruf bereit. Trotz laufender Erinnerung bei der Doha erfolgte Abruf des ersten Zuges erst am 13.10. nach Brest. Infolge schlechter Verständigung zwischen Doha und SKK stand dieser Kesselwagen-Zug von 16. bis 25.10. in Frankfurt/Oder und konnte der polnischen Staatsbahn nicht übergeben werden, da die SKK noch keine Mitteilung vorliegen hatte, daß das Speiseöl bereits in Brest eingetroffen sei. Der Zug wurde demnach auch nicht in den Aufgabenplan der SKK übernommen.

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

- 9 -

Eine erneute Überprüfung des Zuges am 23.10. durch einen Chemiker in Frankfurt ergab die Untauglichkeit des Wagenzuges für Speiseölbeförderung. Infolge der langen Stehzeit hatte sich, verursacht durch geschlossene Domdeckel, Kondenswasser abgesetzt und zu einer Rostung der Kesselwände geführt. Es war daher eine erneute Reinigung notwendig mit einem zusätzlichen Kostenaufwand von 1.700 DM. Nach erfolgter Reinigung lief dann der 1. Zug am 28.10.1950, Stunde 11 über Frankfurt/Oder nach Brest. Zu den vorerwähnten Schwierigkeiten entstanden weitere dadurch, daß die uns mitgeteilten Liefertermine nicht eingehalten wurden. Der Hauptanteil der Lieferung von Speiseöl verlagerte sich auf den Monat Dezember. Trotz der erhöhten Inanspruchnahme des Wagenparkes im Kraftstoffsektor zur Erfüllung der Liefertermine im 4. Quartal DDR und Export, gelang es uns, zur Bewältigung des Abtransportes des nunmehr in Brest einlaufenden Speiseöls den ursprünglich vorgesehenen Wagenraum wie folgt zu erhöhen:

am 17.11.1950	zusätzlich	12	Wagen,	insgesamt	113	Wagen	eingesetzt
am 29.11.1950	"	22	"	"	135	"	"
am 2.12.1950	"	14	"	"	149	"	"
am 5.12.1950	"	45	"	"	194	"	"
am 8.12.1950	"	7	"	"	201	"	"
am 15.12.1950	"	50	"	"	251	"	"

Von den letztgenannten 251 Kesselwagen sind 71 mit Heißeisstrahlen ausgerüstet.

Unter welchen Schwierigkeiten die Schaffung des zur Zeit laufender Speiseölwagenparkes durchgeführt wurde beweist allein die Tatsache, daß beispielsweise bei einer Untersuchung durch Nahrungsmittelchemiker in Leipzig von 50 bereitgestellten Kesselwagen 37 für unbrauchbar erklärt wurden.

Bei Vertragsabschluss zwischen Doha und Sowjetvertragspartner sind seitens der Doha jedoch eine ganze Reihe von wichtigen Punkten nicht berücksichtigt worden. So z.B.

- Schaffung von genügendem Parkraum für die verschiedenen Sorten Speiseöl.
- Erstellung und Erweiterung der vorhandenen Entladevorrichtungen
- Beschaffung und Bereitstellung von Heizkörpern bzw. Heißeisstrahlen zur Erwärmung des Ladegutes in den Kesselwagen.

Zur Klärung der Frage des Entladens der Kesselwagen, insbesondere da durch Kälteeinwirkung das Ladegut in völlig erstarrtem Zustand hier eintraf, fand eine Sitzung zwischen Vertretern der Doha, Abt. Nahrung und den einzelnen Ölmühlen bzw. Hartfettwerken, Margarinefabriken, sowie Vertretern der Kesselwagen-Leitstelle in Hause der Generaldirektion Reichsbahn statt.

Zur Behebung der akuten Schwierigkeiten verpflichtete die Kesselwagen-Leitstelle sich, zusätzlich eine größere Anzahl Kesselwagen mit Heißeisstrahlen bereitzustellen. Fernerhin wurde Unterstützung in der Beschaffung von Siederrohren zur Anfertigung von Tauchsiederrohren seitens der technischen Abteilung der Kesselwagen-Leitstelle angeboten und zugesagt. Der Leiter der technischen Abteilung der Kesselwagen-Leitstelle bemühte sich unablässig, dieses Material aufzutreiben und es gelang ihm, 600 mtr zu bekommen und dieses dem Herrn Dir. Richter von VVB Hartfett in Lichtenberg zur Verfügung zu stellen. Daraufhin lehnte der Herr Dir. Richter dieses Anerbieten ab mit dem Bemerkung, man könne die Entladung auch ohne diese Hilfsmittel durchführen und wies auf eine Besprechung zwischen ihm und dem Herrn Staatssekretär Albrecht hin, wonach in Lichtenberg eine Wärmehalle errichtet werden soll.

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

- 10 -

Eine von uns durchgeführte unverhoffte Kontrolle in Lichtenberg ergab folgendes Bild: Unter den zur Entladung stehenden Kesselwagen stehenden Kokaffen aufgestellt. Das in den Ventilen verhärtete Ladegut wurde mittels Hämmer aufgetaut. Trotzdem Herr Dir. Richter das Anerbieten der Kesselwagen-Leitstelle die durch Gestellung von Siederohr ausgeglichen hatte, ließ die Kesselwagen-Leitstelle durch Gestellung einer Lok die im Werk befindliche Dampfkraft erhöhen. Die Unterfeuerung der Kesselwagen ergab größere Schäden an den Fahrzeugen, wie Ausbeutung der Kessel, Verbrennung des Farbenstriches, Unkenntlichkeit der bahnseitlichen Kennzeichen, Undichtigkeit der Ventile. An den sowjetischen Kesselwagen wurden außerdem verbrannte hölzerne Kesselauflagerungen festgestellt. Als weitere Schäden an Deutschen Kesselwagen sind verbrannte Brennzylinder zu nennen.

Das Hydrierwerk Kottleben arbeitete bezüglich der Beladung einwandfrei, jedoch hat sich erwiesen, daß das Werk nur täglich weniger als die Hälfte der tatsächlich benötigten Kohlenmenge zur Dampferzeugung angeliefert bekommt, so daß die Entladungen trotz größter Anstrengungen sehr langsam vor sich gehen können.

Als weiteres Mittel zur Beschleunigung der Speiseölimporte erfolgte auf Betreiben der Kesselwagen-Leitstelle die Verladung von 120 Wagenachsen, um durch Umachung sowjetische Kesselwagen nach Deutschland direkt zu überführen. Wie bereits erwähnt, entstanden Differenzen zwischen der DABA, der SKK und der sowjetischen Handelsmission in Berlin, so erklärten sich auch widersprechende Mitteilungen an den Generaldirektor der Reichsbahn bzw. von der SKK, die stets darauf hinwirkten, daß die schlechte Durchführung der Importe auf Wagenmangel zurückzuführen sei. Die Kontrollgruppe der Kesselwagen-Leitstelle hat täglich den Wagenlauf verfolgt. Es befanden sich auch nachweisbar laufend eine größere Anzahl Fahrzeuge zur Umladung in Brest.

Am 28.12.1950 wurde seitens der DABA überraschender Weise erklärt, von dem vorhandenen Wagenpark ohne weiteres 65 Fahrzeuge für Rohspiritustransporte abgeben zu können und 10 Fahrzeuge den Märkischen Ölwerken in Wittenberge zur Verfügung zu stellen.

Am 1.1.1951 befinden sich 216 Kesselwagen in dem noch laufenden Speiseölverkehr.

#### V. Aufgaben der Kesselwagenleitstelle im Fünfjahrplan

Die Bildung der Kesselwagenleitstelle aufgrund des Gesetzblattes Nr. 95 der DDR v. 22.8.1950 erfolgte in einer Zeit, wo der Zweijahrplan noch im Laufen und eine akute Gefahr in der Treibstoffversorgung vorhanden war. Desgleichen galt es, schnellstens Maßnahmen zur Realisierung der Speiseölimporte zu treffen und entsprechenden Wagenraum für die Melasseaktion zu schaffen.

Nunmehr gilt es, die innerhalb von 4 Monaten gemachten Erfahrungen wirksam auf den am 1.1.1951 angelaufenen Fünfjahrplan auszuweiten und die Mitarbeiter der Kesselwagenleitstelle fachlich zu schulen und ideologisch zur Erfüllung der uns im Rahmen des Fünfjahrplanes gesteckten Aufgaben zu erziehen.

Die bisher getroffenen Maßnahmen konnten aufgrund ungeheurer Arbeitsanfall nur provisorischer Natur und vorbereitenden Charakters sein. Die bisherige Arbeit der Kesselwagenleitstelle stand unter Anleitung der wenigen vorhandenen Fachkräfte und auch diese, sei es nun, dass sie aus der Wirtschaft bzw. von der Deutschen Reichsbahn kamen, mußten sich kurzfristig einer veränderten Situation anpassen. Nunmehr gilt es, systematisch die Arbeit auf breitere Grundlagen zu stellen, damit die uns im Gesetzblatt Nr. 92 und 95 auferlegten Verpflichtungen besonders im Hinblick auf die naturgemäß zu erwartenden wesentlich erhöhten Anforderungen der Wirtschaft erfüllt werden können.

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

- 11 -

Basierend auf § 2 Abs. B des Gesetzblattes Nr. 92, d.h. Einsatz und Lenkung aller Kessel- und Tropfwagen nach volkswirtschaftlichen Bedürfnissen, haben sich folgende Erkenntnisse aus den verschiedensten Richtungen herauskristallisiert, die nach einer Verwertung drängen und im Hinblick auf den zu erwartenden Arbeitsanfall innerhalb kürzester Zeit verwertet werden müssen.

Der Hauptfaktor eines wirtschaftlichen Einsatzes und einer realen Lenkung aller Kessel- und Tropfwagen bildet eine grundlegende und alles umfassende exakte Transportplanung. Diese Planung muß nicht nur die von uns verwalteten und nach unseren Weisungen laufenden freizügigen Kesselwagen umfassen, sondern auch alle übrigen, sich in den Händen volkseigener Betriebe und Privatfirmen befindlichen Fahrzeuge. Diese Erkenntnisse wurden besonders aus den Fehlern des Gesetzes über die Konfession der Transportplanung (Gesetzblatt Nr. 112) gewonnen. Die Kesselwagen-Leitstelle hat, wie bereits in vorliegendem Bericht schon einmal erwähnt, Weisungen des Staatssekretariat Materialversorgung gemäß § 4 des Gesetzblattes Nr. 92, speziell für Kesselwagen abgestimmte Durchführungsbestimmungen über die Transportplanung von Kesselwagen ausgearbeitet. Dabei sind die Lücken, die das neue Transportplanungsverfahren für sonstige Güterwagen aufweist, hinsichtlich der Kesselwagen, geschlossen worden.

Die Ziele, die erreicht werden müssen, sind an sich klar. Zur Durchführung bedarf es natürlich einiger innerbetrieblicher Maßnahmen, so z.B.: Weiterer Ausbau der technischen Abteilung Vervollkommnung der Arbeit der Koldegruppe und Schaffung der Grundlage zu positiveren Arbeitsleistungen. Eine weitere wichtige Voraussetzung für die Arbeit der Koldegruppe bildet die Erfassung und Reglementierung des vorhandenen ZWR-Wagen Parkes.

Die Vertriebsabteilung muß organisatorisch enger an die Operative Abteilung angegliedert werden, um zusätzlichen Wagenraum kurzfristig bei Sonderaufträgen der Wirtschaft zur Verfügung zu stellen.

Die erreichten Erfolge in den letzten 4 Monaten, besonders im Dezember, in der Realisierung bzw. Übererfüllung der Weisungen für Export und Deutsche Wirtschaft basierten besonders in Dezember auf gemeinsamer guter Zusammenarbeit der Kesselwagen-Leitstelle mit dem Erzeugerwerk und den Verteilerorganisationen. Unser Ziel wird es daher sein, die dabei gemachten Erfahrungen zu vergrößern und wie folgt auszuwerten:

Der Kreis der Anmelder für Kesselwagen muß auf 4 Gruppen zusammengegliedert werden. Diese Maßnahmen erleichtern uns die richtige Ausführung der an uns gestellten Anforderungen. Es müssen daher ins Leben gerufen werden:

- a) Eine Leitstelle für Mineralöl-Kesselwagen DKaZ und Derunapht (Deutsche Wirtschaft)
- b) Eine Leitstelle für Säurewagen (Hauptvereinigung VV3 (2) Onemia)
- c) Eine Leitstelle für Kesselwagen im Aussenhandelsgeschäft (Import und Export - Verkehrsabteilung der DAHA)
- d) Eine Leitstelle für Kesselwagen im Nahrungsmittelverkehr.

Es wird damit erreicht:

1. Eine reale Transportplanung für die einzelnen Waren und Wagen-  
gruppen
2. Ein Überblick für die Kesselwagen-Leitstelle über die im laufenden Monat gestellten Transportraumanforderungen

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

- 12 -

- Verlängerung des Anmelderkreises und damit Vermeidung von Fehlerquellen.
4. Verhinderung von Doppelmeldungen
  5. Erzielung genauer statistischer Angaben über Erfüllung des Transportplanes.
  6. Umfassende Erziehung zur Plandisziplin
  7. Gerechte Terminalgemäße Versorgung der Wirtschaft mit entsprechendem Wagenraum.

Es wird weiterhin angestrebt, von Beginn des Planmonats mit diesen Wagenleitstellen eine Einsatzbesprechung durchzuführen, die sich monatlich laufend wiederholen, bzw. in dringenden Fällen kurzfristig einberufen wird.

Als weiterer neuer Faktor wird vorgesehen, monatlich vor Beginn des Planmonats mit den Vorgesetzten der einzelnen Mineralöl bzw. Kraftstoff erzeugenden Produktionsstätten, in Leipzig zu einer Besprechung zusammenzutreffen. Diese genannten Punkte müssen innerhalb kürzester Zeit durchgeführt werden, damit die Operative Abteilung der Kesselwagenleitstelle in die Lage versetzt wird, rechtzeitig Fehler und Schwächen zu erkennen und abzustellen.

Zur Kontrolle der laufenden Transportpläne sind noch einzelne Mitarbeiter der Kontrollgruppe zu bestimmen und in ihr Aufgabengebiet sachlich einzuweisen bzw. anzuleiten, damit eine Kontrolle über die Durchführung der von der Kesselwagenleitstelle angeordneten Maßnahmen möglich ist.

Die Operative Gruppe wird niemals statt auf einem erreichten Standpunkt stehen bleiben, sondern es muß unser Ziel sein, alle Arbeitskräfte intensiv zu schulen und innerhalb der Kesselwagenleitstelle laufend das Interesse an der Arbeit durch innerbetriebliche Wettbewerbe zu erhöhen und als Motor entscheidend an der Erfüllung des Planjahresplans mitzuwirken.

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2