

STAT

**Page Denied**

RESTRICTED

50X1-HUM

DER

# VERKEHR

Zeitschrift für das gesamte Verkehrswesen

STAT

4

Aus dem Inhalt:

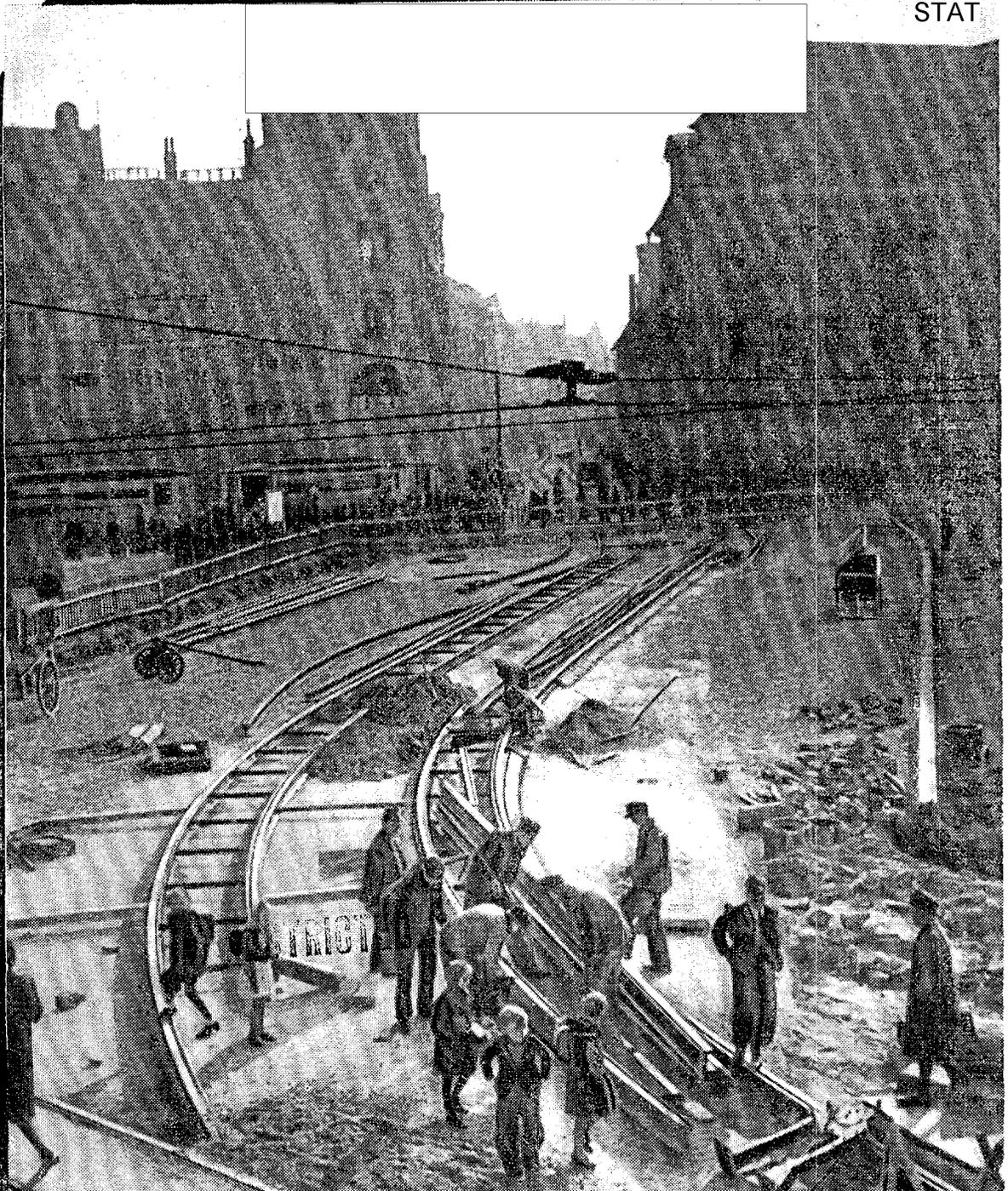
100.000er

Wegbahn

Wahl-Verkehr

1930er

50X1-HUM



Heft 4 - 5. Jahrgang - 1951  
Preis 1,- DM

# DER VERKEHR

Zeitschrift für das  
gesamte Verkehrswesen

Mit amtlichen Nachrichten des Ministeriums für  
Verkehr der Deutschen Demokratischen Republik

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft“  
G.m.b.H., Chefredakteur: Heinz Zierholz,  
Redaktion: Berlin W 8, Markgrafenstr. 55,  
Fernruf: 52 18 45, Baza: 33 585, Anzeigen-  
annahme: DEWAG, Deutsche Werbe- und  
Anzeigen G.m.b.H., Berlin C 2, Oberwall-  
straße 20. Druck: Greif Graphischer  
Großbetrieb, Berlin N 54, Lizenz-Nr. 259.  
Nachdruck, Auszüge und Übersetzungen  
nur mit Quellenangabe.

## Aus dem Inhalt

Die Verkehrsunfälle 1950 — eine ernste Mahnung  
Seite 111 von Ernst Wollweber, Staatssekretär  
im Ministerium für Verkehr

Strömungstechnische Betrachtungen an der  
Lokomotivfeuerung  
Seite 113 von Ing. Karl Guthknecht

Richtige Anwendung der Dochtschmierung  
Seite 115 von Hans Sperling und Hans Schwarz

Rückblick und Vorschau auf das Verbesserungs-  
Vorschlagswesen bei der Deutschen Reichsbahn  
Seite 117 von Hans Napierala

Die Grundlagen und Möglichkeiten der wirtschaft-  
lichen Schnellzerspannung  
Seite 118 von Dr.-Ing. W. Riede

Der Betriebsplan 1951 des volkseigenen Kraftverkehrs  
Seite 121 von Kurt Starke

100 000er-Bewegung muß verbreitert werden —  
Klärung der Reparaturbegriffe  
Seite 122

Aktivistenpläne in den Autoreparaturwerkstätten  
(Fortsetzung und Schluß)  
Seite 127

Wie verlängern wir die Lebensdauer unserer Reifen?  
Seite 129

Die Privatschifffahrt im Fünfjahrplan  
Seite 131 von Wilhelm Schulze

Die Wiederherstellung der Seewassersrahen und  
Seehäfen  
Seite 132 von Otto Strzelecki

Noch einmal: „Schafft eine fortschrittliche Seemanns-  
ordnung!“  
Seite 135 von Ernst Werner

Sowjetische Lokomotiven  
Seite 138 von Ing. Paul Kalinowski und  
A. v. Vietinghoff

## Wir werden den Frieden bewahren

Von Martin Böttcher

Der Brief des Ministerpräsidenten der Deutschen Demokratischen Republik, Otto Grotewohl, an Dr. Adenauer und der Appell der Volkskammer an den Bonner Bundestag hat auch in Westdeutschland millionenfachen Widerhall gefunden, weil hier endlich einmal eine auch dem letzten Deutschen einleuchtende Antwort auf die Frage gegeben wurde, wie kann die Einheit Deutschlands wiederhergestellt und ein drohender dritter Weltkrieg verhindert werden.

Gewiß, nahezu sechs Jahre lang ist die Entwicklung im Osten und Westen unseres Vaterlandes auseinander gegangen, aber schließlich verbindet uns eine vielhundertjährige Geschichte. In dieser Stunde höchster Gefahr nicht das, was uns trennt, sondern das, was uns verbindet, herauszustellen, war der Sinn der Initiative unseres Ministerpräsidenten und des Appells der Volkskammer. Nichts Unmögliches wurde gefordert. Die Regierung und Volksvertretung der Deutschen Demokratischen Republik ist bereit, über jede, aber auch über jede Frage mit den Vertretern Westdeutschlands zu verhandeln. Das Volk selbst hat den Inhalt dieser beiden historischen Dokumente in dem Schlagwort zusammengefaßt „Deutsche an einen Tisch“. Ausdrücklich ist betont worden, daß wir nicht daran denken, für ein einheitliches Deutschland den Aufbau der Deutschen Demokratischen Republik als Muster hinzustellen. „Wir sind bereit, Kompromisse einzugehen“, hat bekanntlich Walter Ulbricht gesagt, aber man muß sich einmal zusammensetzen, denn die Situation ist wahrhaftig ernst genug.

Und trotzdem hat Dr. Adenauer „Nein“ gesagt und ist in diesem seinen „Nein“ von Dr. Schumacher bestärkt worden. Adenauer hat sein „Nein“ zunächst mit dem Vorhandensein der Volkspolizei begründet. Nun bitte, wir sind bereit, über Stärke, Ausrüstung und Standort der Polizeiformationen in unserem Vaterland zu verhandeln. Adenauer hat freie Wahlen in ganz Deutschland gefordert. Bitte, wir sind bereit, über den Wahlmodus und das Wahlverfahren für solche Wahlen zu verhandeln. Aber Voraussetzung ist doch immer, daß man sich endlich einmal zusammensetzt. Herrn Dr. Adenauer paßt

unsere Justiz nicht. Wir und Millionen Westdeutsche sind mit den westdeutschen Gerichtspraktiken, die Friedenskämpfer ins Gefängnis werfen und Kriegsverbrecher freilassen, gar nicht einverstanden. Auch über diesen Punkt kann man sprechen. Aber Adenauer sagt „Nein“, und Schumacher wiederholt dieses „Nein“ in doppelter Lautstärke. Wer aber „Ja“ zum deutschen Gespräch sagt, sagt „Ja“ zur Remilitarisierung Westdeutschlands. Dr. Adenauer, der in seiner ersten Erklärung bekanntlich als Grund für die Ablehnung eines Gespräches das Vorhandensein unserer Volkspolizei angab, hat in seiner Rede vor dem Bundestag eine westdeutsche Remilitarisierung glatt geleugnet.

Zitieren wir in diesem Zusammenhang die bekannte englische Wochenzeitschrift „New Statesman and Nation“: „Die Zivilpolizei in den elf Ländern der Deutschen Bundesrepublik beträgt 87 266 Mann, von denen ein Teil mit leichten Waffen ausgerüstet ist. Die ‚Deutschen Dienstgruppen‘ in der britischen Zone bestehen aus 70 000 uniformierten Männern, von denen zunächst 5 000 bewaffnet werden. Für die Industriepolizei in der amerikanischen Zone sind keine amtlichen Ziffern verfügbar, doch wird glaubhaft berichtet, daß sie mindestens 60 000 Mann stark ist. Zu all dem kommt dann noch die Bereitschaftspolizei, deren Mannschaftsstand mit 30 000 festgesetzt ist. Das sind rund eine Viertelmillion Mann!“

Daß die Remilitarisierung unweigerlich zu einem neuen Krieg führen muß und daß Dr. Adenauer das auch weiß, bestätigt die Frankfurter Wochenzeitschrift „hier und heute“, die aus ihrer Feindschaft gegen die Staaten des Friedens noch nie einen Hehl gemacht hat, in Nummer 8, Jahrgang 1951:

„Daß Adenauer die deutsche Einheit fürchtet, — die deutsche Einheit als Produkt der kommenden Viererkonferenz, vorausgegangener und folgender Gespräche, allgemeiner und geheimer Wahlen in Gesamtdeutschland — ist leicht einzusehen. Die deutsche Einheit auf diesem Wege zusammengekommen, würde das Ende des innerpolitischen Gleichgewichts bedeuten, das Ende vielleicht auch der bestehenden Parteigruppierung, die beide seiner direktoralen Politik so außerordentlich günstig sind. In der Konsequenz sieht er wohl keine andere Lösung der Frage der deutschen Einheit, als die militärische, so sehr er den friedlichen Charakter der deutschen Aufrüstung betont. Das bedeutet zunächst nur, daß er die deutsche Einheit jetzt nicht will, und es kann bedeuten, daß er sie sicher nur als Frucht eines bösen Krieges erhoffen kann. So hat die Frage der deutschen Einheit an sich für ihn im Augenblick keine eigene politische Bedeutung.“

Gibt es Gründe, aus denen auch Schumacher die deutsche Einheit fürchten könnte? Wenn es so ist, dann fürchtet er, der Schwäche seiner Bewegung sich bewußt, die deutsche Einheit um so mehr, als sie ihn auch auf anderen Gebieten, so in der Wirtschafts- und Außenpolitik, vor Fragen stellen würde, wie sie von seiner Partei in den letzten Jahren nicht einmal theoretisch zureichend gestellt, geschweige denn politisch angegangen worden sind. Die Sozialdemokratie hat, und hier wird wieder eine gegenwärtige Schwäche offenbar, nur prinzipielle und personelle Alternativen zu den Prinzipien und Personen der Adenauerschen Wirtschafts- und Sozialpolitik zu setzen, aber keine Alternative, die von den breiten Massen des Volkes im gesamten Deutschland sowohl als Alternative gegen die Restauration erfaßt und bejaht werden könnte. . . . Die Ablehnung der Ost-West-Gespräche ist eine Demonstration der Schwäche der westlichen Demokratie, ist der Rückzug auf die militärische Macht der Vereinigten Staaten. Husarenattacken in der Form der sozialdemokratischen Forderungen können daran nichts ändern.“

Wie aber, das ist die Frage, die heute vor jedem Deutschen steht, soll die politische Entwicklung weitergehen? Soll sie wirklich in einen neuen Krieg

münden? Gibt es noch Möglichkeiten, ihn zu verhindern?

Es ist bezeichnend, daß Dr. Adenauer auf die wahrhaft berechnete Forderung aller Deutschen: Abschluß eines Friedensvertrages noch in diesem Jahr, mit keiner Silbe eingegangen ist. Ein Friedensvertrag 1951, so meint Dr. Schumacher, wäre ein Erfolg der Sowjetunion, und aus diesem Grunde ist er dagegen. Das deutsche Volk aber ist überzeugt davon, daß ein Friedensvertrag in diesem Jahr in erster Linie ein Erfolg für Deutschland, ja eine Lebensnotwendigkeit für unser Vaterland ist.

Es ist das Verdienst Josef Wissarionowitsch Stalins, in seinem bekannten Interview in der „Prawda“ überzeugend herausgestellt zu haben, daß die Völker selbst jetzt die Sicherung des Friedens in die Hände nehmen müssen. Daß das deutsche Volk in dieser entscheidenden Stunde seine Mission erkannt hat, hat die Essener Konferenz gegen die Remilitarisierung bewiesen. Die deutsche Arbeiterschaft wird sich nicht noch einmal von einer prinzipienlosen Führung in ein Kriegslager treiben lassen. Wenn unsere Leser diese Zeilen vor sich haben, werden sie über den Verlauf der Europäischen Arbeiterkonferenz in Berlin bereits informiert sein. Die Männer und Frauen, die hier zusammengekommen sind, vertreten arbeitende Menschen aus Gesamtdeutschland, ohne die der dritte Weltkrieg nicht stattfinden kann.

Die Jugend der Welt, die in den Berechnungen der anglo-amerikanischen Generalstäbe bereits als Kanonenfutter divisionsweise eingeplant ist, wird bei den III. Weltfestspielen der Jugend und Studenten in Berlin Herrn Eisenhower beweisen, daß seine Rechnungen nicht stimmen. Die Tagung des Weltfriedensrates, der allen friedliebenden Menschen der Welt die Aufgabe stellte, jetzt einen großen Aufklärungsfeldzug gegen die Kriegstreiber und ihre Hintermänner zu führen, zeigt uns Deutschen, daß wir in diesem Kampf nicht allein stehen.

Die Tatsache, daß allen anglo-amerikanischen Sabotageversuchen zum Trotz die Pariser Konferenz zustandegekommen ist, daß es der meisterhaften Diplomatie Gromykowski gelang, auch vor den unbefangenen Menschen die Verschleppungstaktik der Vereinigten Staaten in der Frage der Entmilitarisierung und des Friedensvertrages mit Deutschland zu enthüllen, ist ein Erfolg der sowjetischen Friedenspolitik und des Friedenslagers in allen Ländern.

Adenauer und Schumacher glaubten, mit ihren Reden vom 10. März in Bonn den Schlußstrich unter die Debatte über das deutsche Gespräch gezogen zu haben. Sie werden schon heute erkennen, daß sie sich geirrt haben, denn die amerikanische Politik hatte den zweifellos nicht gewollten Erfolg, daß sich für den Mann auf der Straße das politische Geschehen sehr vereinfacht hat. Politik ist kein Buch mehr mit sieben Siegeln, sondern eine leicht durchschaubare Angelegenheit. Der Arbeiter will keine Waffen produzieren, weil er weiß, daß diese Waffen seiner eigenen Vernichtung dienen, der Jugendliche will nicht als Kanonenfutter dienen, die Frau scheut nichts so sehr als eine Wiederholung der Nächte im Bombenkeller, der Umsiedler verzichtet darauf, an neuen Soldatengräbern vorbei gen Osten zu marschieren, der Unternehmer will produzieren, nicht aber seinen Betrieb schließen, weil alle wichtigen Rohstoffe für die Rüstung gebraucht werden, der Händler weiß, daß im Osten und Südosten der Welt ein unermesslicher aufnahmebereiter Markt vorhanden ist, den zu erschließen ihn die Anglo-Amerikaner hindern. Niemand will die neue

Rüstung mit Preissteigerung und Einschränkung bezahlen. Die Schicht derer, die an Aufrüstung und Krieg interessiert sind, ist hauchdünn in Westdeutschland, aber trotzdem noch einflußreich. Weil aber alle diese Tatsachen auch dem unpolitischsten Menschen einhämmern, daß er jetzt um seine Existenz, um sein Leben kämpfen muß, deshalb wird das deutsche Gespräch stattfinden, deshalb wird allen Deklamationen Adenauers und Schumachers zum Trotz die Ohne-Uns-Bewegung nicht nur wachsen, sondern feste organisatorische Formen annehmen. Vor dem ganzen deutschen Volk wird

die Frage der Essener Konferenz gegen die Remilitarisierung gestellt werden; „Bist Du für oder gegen die Remilitarisierung, bist Du für oder gegen Abschluß des Friedensvertrages im Jahre 1951?“ Verstärken wir das deutsche Gespräch, diskutieren wir überall, nehmen wir Verbindungen mit Westdeutschland auf, rütteln wir den letzten Säumigen wach. Dann wird die Antwort auf diese Frage ein überwältigendes Bekenntnis zur Einheit Deutschlands und zum Frieden werden. Und an dem eindeutig zum Ausdruck gebrachten Willen eines 60-Millionen-Volkes kann niemand vorbeigehen.

## Die Verkehrsunfälle 1950 — eine ernste Mahnung

Von Ernst Wollweber  
Staatssekretär im Ministerium für Verkehr

Die Unfallstatistik des Jahres 1950 signalisiert die erste Gefahr einer Steigerung der Verkehrsunfälle und zeigt, daß der weitaus größte Teil aller Unfälle in der Unachtsamkeit der Menschen begründet ist. Ein beträchtlicher Teil der Unfälle ist auf mangelhafte Qualität der Reparaturen zurückzuführen, die wiederum das Resultat einer mangelhaften Arbeit oder Überprüfung, also zumeist auch auf ein ungenügend entwickeltes Verantwortungsbewußtsein zurückzuführen sind. Analysiert man die Ursachen der Eisenbahnunfälle, so zeigt sich, daß das persönliche Verschulden bei der Reichsbahn zu einem großen Teil bei den Rangierern, Weichenwärtern und Lokführern liegt. Aber auch ein nicht geringer Teil der Fahrdienstleiter ist daran beteiligt und sogar — und das ist besonders alarmierend — ein Teil aufsichtsführender Angestellter, das heißt, die mitbeteiligt, die durch ihre Aufsicht Unfälle vermeiden sollen. Im Kraftfahrwesen sind fast 70 Prozent aller Zusammenstöße durch die Schuld der Fahrer entstanden. Doch ein nicht geringer Teil hat seine Ursache im Zustand der Straße, für die die Straßenmeister und -wärter verantwortlich sind. In der Schifffahrt ist das Verhältnis zwischen persönlich verschuldeten Havarien und von Menschen unabhängigen Ursachen etwas günstiger. Aber auch hier sind fast 45 Prozent aller Unfälle direkt auf das Versagen von Schiffsbesatzungen und Angestellten der Wasserstraßenverwaltung zurückzuführen. In diesem Verkehrszweig ist die Zahl der durch den schlechten technischen Zustand des Schiffes und der mangelnden Ausrüstung entstandenen Havarien besonders hoch. Das zeigt, daß die Qualität der Schiffsreparaturen und die Ausrüstung der Fahrzeuge bedeutend verbessert werden müssen.

Die Statistik der Reichsbahn zeigt ganz klar, daß das persönliche Versagen nicht etwa in erster Linie bei den Jugendlichen liegt. Das gleiche zeigt sich beim Kraftverkehr und bei der Schifffahrt. Unter den Unfällen bei der Reichsbahn sind 3 Prozent auf Jugendliche im Alter von unter 21 Jahren zurückzuführen, das bedeutet 3,3 Prozent der im Betrieb beschäftigten Jugendlichen. 32 Prozent der Unfälle sind von Personen im Alter von 21 bis 40 Jahren verschuldet worden, das sind 3,1 Prozent der in diesen Altersklassen im Betriebsdienst Beschäftigten; 26 Prozent von Personen im Alter von 41 bis zu 50 Jahren, das sind 3,2 Prozent der in diesem Alter im Betriebsdienst Beschäftigten; 25 Prozent von Personen im Alter von 51 bis zu 60 Jahren, das sind 2,8 Prozent der in diesem Alter im Betrieb Beschäftigten und 14 Prozent über 60 Jahre, das sind 3,3 Prozent dieser Altersklasse. Damit wird die Behauptung widerlegt, die im Umlauf war und darauf hinauslief, daß die Unfälle in erster Linie von Jugendlichen oder ungenügend ausgebildeten Kräften verursacht werden. In den weitaus meisten Fällen ist die persönliche Ursache in einer Gleichgültigkeit in der Arbeitsausführung zu suchen, insbesondere bei denen, die schon ein beträchtliches Lebens- und Dienstalter hinter sich haben. Ein jüngerer Eisenbahner oder einer, der erst kürzere Zeit auf dem Arbeitsplatz eingesetzt wird, arbeitet im allgemeinen verantwortungs-

bewußt. Die in der Ausbildung gelernten Handlungen werden sorgfältig ausgeführt. Die größere Routine des älteren Kollegen im Dienst ersetzt der Jugendliche durch größere Sorgfalt und größeren Eifer. Die von interessierter Seite angeführten „Argumente“, daß durch die Heranziehung von Jugendlichen in größerem Ausmaß die Unfallgefahr gesteigert wird, haben sich als absolut falsch erwiesen.

Die Zahl der tödlich Verunglückten ist im Jahre 1950 zwar geringer, doch die Zahl der Verletzten ist größer. Charakterisierend für die zunehmende Unachtsamkeit sind die Unfälle bei den Wegübergängen über die Bahn. Diese Wegübergänge sind bekannt, gekennzeichnet und zu einem großen Teil noch durch Schranken gesichert. Bei diesen Unfällen ist die Zahl der tödlich Verunglückten und Schwerverletzten besonders hoch. 251 solcher Unfälle waren im vorigen Jahre zu verzeichnen, davon sind 16 durch das Versagen von Schrankenwärtern verursacht worden. Der weitaus größte Teil ist auf die mangelhafte Fahrdisziplin der Kraftfahrer zurückzuführen. Die Zahl der Verkehrsunfälle, die auf Fußgänger oder Radfahrer zurückzuführen sind, ist noch hoch, aber im Verhältnis zu 1949 trotz des gestiegenen Verkehrs zurückgegangen. Die Verluste an Menschenleben sind beim Kraftverkehr am höchsten. Das ist eine unrühmliche „Leistung“. In den Wintermonaten steigt die Kurve jener Katastrophen steil an, die auf den Straßenzustand zurückzuführen sind, in der Regel, weil nicht genügend gestreut oder Schnee geräumt worden ist. Der Straßenmeister bzw. Straßenwärter ist aber verantwortlich für die Unfälle, die in seinem Straßenabschnitt entstehen durch den Zustand der Straße. Bei Straßenglätte muß sofort gestreut werden, und zwar mit solchen Streumitteln, die nicht so leicht sind, daß sie vom Fahrwind der ersten Fahrzeuge wieder von der Fahrbahn geweht werden. Das ist in erster Linie auf den brandenburgischen Straßen zu verzeichnen.

Die Ansicht, daß ein ansteigender Verkehr automatisch ein Ansteigen der Unfälle nach sich ziehen muß, ist vollkommen falsch. Bei der Reichsbahn haben im Gegenteil die Strecken mit der dichtesten Zugfolge die relativ wenigsten größeren Unfälle. Die zurückgehende Zahl der Unfälle, die — trotz des steigenden Verkehrs — auf Fußgänger und Radfahrer zurückzuführen sind, widerlegt auch die Auffassung, daß man sich bei ansteigendem Verkehr mit einem Ansteigen der Unfallziffer abfinden müsse.

Die materiellen Schäden, die durch die Katastrophen angerichtet werden, machen viele Aktivistenleistungen wieder hinfällig. Der durch Unachtsamkeit hervorgerufene Verkehrsunfall ist ein direkter Schlag gegen den Aufbauwillen unserer Aktivisten. Es ist dabei keine Entschuldigung, daß man es sehr eilig hatte und auch eine Aktivistenleistung vollbringen wollte. Es kommt insbesondere im Personen-Kraftverkehr gar nicht darauf an, Schnelligkeitsrekorde aufzustellen, sondern sicher zu fahren. Die Autoraserei ist nicht darauf zurückzuführen, daß die Insassen des Wagens wenig Zeit haben; der Zeitmangel entsteht bei ihnen

meistens erst, weil sie zu spät abgefahren sind, und zu spät abgefahren sind sie in der Regel, weil sie nicht die richtige Arbeitsdisziplin haben. Ein Teil der Unfälle ist auf diese Disziplinlosigkeit zurückzuführen.

Die Bekämpfung der Unfallgefahr ist nicht nur eine Ressortangelegenheit der im Verkehr Beschäftigten, sondern daran sind alle Menschen interessiert, denn jeder kommt irgendwie und irgendwann am Tage mit Verkehrsmitteln in Berührung. Seine persönliche Sicherheit ist von der Sicherheit des sich bewegenden Verkehrsmittels mit abhängig. Das muß dazu führen, daß die Bevölkerung mithilft, die falsche Einstellung zum Verkehrsunfall zu beseitigen. Einmal durch die Beachtung der Verkehrsvorschriften und zum anderen dadurch, daß man in einem Menschen, der einen Verkehrsunfall verursacht hat, nicht jemanden sieht, der leider Unglück gehabt hat. In den meisten Fällen handelt es sich gar nicht um ein Unglück, sondern um eine verbrecherische Leichtfertigkeit, die zu verdecken oder zu bemitleiden ganz falsch ist.

Die Tatsache, daß in sehr großem Umfange Menschen zu Schaden kommen können oder Material vernichtet wird, verpflichtet aber gerade die mit der Sicherheit des Verkehrs betrauten Personen, daß sie sich umstellen. Das gilt insbesondere für Kraftfahrer und Straßenmeister im Bereich der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen; das gilt für Fahrdienstleiter, Lokführer, Weichensteller, Rangierer und Aufsichtsführende bei der Reichsbahn; das gilt für die Schiffsführer, Lotsen und für die Strommeister an den Wasserstraßen, die dafür verantwortlich sind, daß die Sicherheit auf der Wasserstraße gewährleistet ist. Das gilt aber auch für die Betriebsleiter und Ingenieure der Reichsbahnausbesserungswerke, der Autoreparaturwerkstätten, der Schiffswerften, die dafür verantwortlich sind, daß die Qualität der Reparaturen erhöht und die Ausrüstung der Fahrzeuge verbessert wird.

Das Wichtigste ist, das Verantwortungsbewußtsein bei denjenigen zu erhöhen, bei denen eine Unfallursache liegen kann. Dazu sind in den Betrieben und für die einzelnen Berufsgruppen Belehrungen und In-

struktionen notwendig, die Vermittlung der Erfahrungen der sicher arbeitenden Menschen an die, denen es noch an Erfahrung mangelt, die Besprechung besonders charakteristischer Unfälle. Aus falsch verstandener Kollegialität heraus soll Unachtsamkeit nicht entschuldigt, sondern sie muß in echter Kollegialität scharf kritisiert werden. Es ist notwendig, durch Herausgabe anschaulichen Lehrmaterials die Unfallquellen aufzuzeigen. Die Eignungsprüfung für die im Verkehr Tätigen, die Abnahmebedingungen für Fahrzeuge müssen verschärft werden. Neben der Durchführung einer ganzen Reihe technischer Maßnahmen ist die harte Bestrafung des einwandfrei Schuldigen eine zwingende Notwendigkeit. Die Industriegewerkschaften und die Verwaltungsorgane haben in der Unfallbekämpfung eine außerordentlich wichtige Aufgabe. Nur gemeinsam werden sie imstande sein, eine veränderte Einstellung der Menschen zu Unfällen zu erreichen. Die Zahl der Unfälle, die durch Naturereignisse verursacht wurden — die meistens auch vermeidbar gewesen wären, wenn das Personal richtig aufgepaßt hätte — sind außerordentlich gering. Die Unfälle bei der Eisenbahn, beim Kraftverkehr und bei der Schifffahrt haben — bis auf ganz wenige Ausnahmen — eine Ursache, die im Versagen eines oder mehrerer Menschen liegt. Die Einstellung zu überwinden, daß ein Unfall ein unvermeidbares Unglück sei, ist eine der wichtigsten Aufgaben. Es wird in Zukunft nicht nur eine Aufgabe der Verwaltungsorgane und Gewerkschaften sein, Aktivistenleistungen zu steigern, sondern durch Bekämpfung der Katastrophengefahr dafür zu sorgen, daß Aktivistenleistungen zum Teil nicht wieder hinfällig werden durch das Versagen der Menschen.

Die Tatsache, daß die Unfallziffern früher zeitweilig bedeutend höher lagen als heute, ist kein Grund zur Entschuldigung der jetzigen Unfallziffern. Der Maßstab zur Beurteilung von Unfällen kann nicht sein: wieviel Unfälle waren früher zu verzeichnen und wieviel Unfälle ereignen sich jetzt? sondern: welche Unfälle sind vermeidbar? Und unter den Verkehrsunfällen des Jahres 1950 wären die meisten bei einem größeren Verantwortungsbewußtsein vermeidbar gewesen.

## Der Straßenverkehr während der Leipziger Frühjahrsmesse

Die Leipziger Frühjahrsmesse 1951 ist zu Ende. Über 200 000. Aussteller und Einkäufer aus dem Ausland, aus Westdeutschland und der Deutschen Demokratischen Republik haben aus Leipzig zweifellos den Eindruck mitgenommen, daß in der Leistung der gesamten Wirtschaft der Deutschen Demokratischen Republik ein entscheidender Schritt vorwärts getan wurde.

Die Messe hat gewaltige Auswirkungen auf den Ablauf des Straßenverkehrs in Leipzig zur Folge gehabt. Auf allen Gebieten des Verkehrs mußten Höchstleistungen vollbracht werden. Die Verkehrszählungen haben ergeben, daß im Durchschnitt täglich etwa 21 000 Fahrzeuge in beiden Richtungen den Hauptbahnhof-Vorplatz durchfahren. Es kann angenommen werden, daß täglich etwa 10 000 Kraftfahrzeuge nach Leipzig kamen. Parkplatzeinrichtungen waren in so ausreichendem Maße vorhanden, daß es keine Schwierigkeiten bereitete, in den Hauptmessetagen etwa 3000 Fahrzeuge auf bewachten Parkplätzen unterzubringen.

Die Gruppe Verkehr der KWU bewältigte den Massenverkehr reibungslos. In 8 Messetagen wurden etwa 8 Millionen Personen in 770 Trieb- und Beiwagen befördert. Diese Wagenzüge führen 1 Million Triebwagen-Kilometer. Außerdem waren 15 Omnibusse mit 6 Anhängern und 11 Obus-Züge eingesetzt. Eine besondere Leistung war am 4. März die Abbeförderung von

etwa 50 000 Sportbegeisterten aus dem Bruno-Plache-Stadion, da das dort ausgetragene Fußballspiel etwa 40 Minuten früher beendet war, ehe der Hauptstrom der Besucher aus der Technischen Messe entstand. Da beide Besucherströme in Richtung der Stadt in einer Hauptlinie lagen, mußten zum Abtransport in etwa 60 Minuten 65 Dreierwagenzüge eingesetzt werden, die diese Aufgabe im Paternosterverkehr bewältigten. Für die Besucher standen ferner 300 ständige Taxen und 400 Behelfstaxi zur Verfügung, die im Tag- und Nachteinsatz bei dauernder Beanspruchung allen Anforderungen gerecht wurden.

Sehr hinderlich für die Verkehrsabwicklung war das in der Mitte der Messeweche einsetzende Schnee- und Frostwetter. Der starke, über Nacht andauernde Schneefall machte es unmöglich, die Innenstadt sofort und dauernd vom Schnee zu befreien. Etwa 2000 Menschen mußten für die Beseitigung des Schnees und das Bestreuen der Verkehrswege eingesetzt werden.

Dank der umsichtigen Lenkung durch die Verkehrspolizei kam es zu keiner Zeit zu nennenswerten Stauungen. Der Verkehr konnte reibungslos ablaufen, zumal durch Umleitungen der Verkehrsstrom von der Innenstadt abgelenkt wurde. Erfreulicherweise war die Unfallziffer wesentlich niedriger als in den vergangenen Messen. Alles in allem: Leipzig hatte wieder einen wirklichen Messeverkehr.

# Eisenbahn

Von Ing. Karl Guthknecht

## Strömungstechnische Betrachtungen an der Lokomotiv-Feuerung

Im Heft 9/50 „DER VERKEHR“ hat Ing. Kalinowski in dem Aufsatz „Das Verbrennungsproblem bei Dampflokomotiven“ verschiedene neue Rostbauarten geschildert und auch den Roststab Bull/Neustrelitz erwähnt. Die erste Notiz über diesen Rost und die Bilder 1 und 2, brachte „Fahrt frei“ am 23. Juni 1950. Die guten Ergebnisse mit diesem Rost wurden wie folgt geschildert:

„Unsere derzeitigen Roststäbe lassen die Verbrennungsluft geradlinig in die Feuerbüchse gelangen, und alle mitgerissenen Kohleteilchen gefangen schnellstens ins Freie.“

Beim obigen Entwurf findet eine intensivere Durchwirbelung der Luft mit Kohleteilchen über dem Rost statt, als es bei den üblichen Bauarten der Fall ist.“

Leider muß ausgesprochen werden, daß die Annahme einer strömungstechnischen Verbesserung nicht richtig ist. Der Autor hat hierzu bereits in „Fahrt frei“ am 17. November Stellung genommen.

Nachstehend sollen ausführlicher einige strömungstechnische Betrachtungen im allgemeinen gegeben werden mit einer praktischen Anwendung auf die Feuerung.

Vor etwa 25 Jahren wurde zuerst bewußt festgestellt, daß der Verbrennungsvorgang neben der chemischen Seite auch eine physikalische Seite hat. In der Hauptsache waren dies strömungstechnische Erkenntnisse. Erinnert sei an die Vergrößerung des Verbrennungsraums. Später brachte die Staubfeuerung mit ihrer Verbrennung in der Schwebel neue Impulse und eine erneute Vertiefung der Forschungsarbeit. Erwähnt sei in diesem Zusammenhang, daß der moderne Kesselbau uns auch die Flugasche und den Flugkoks bescherte. Auch hier war es die Strömungslehre, die ihren Anteil an der abermaligen Verbesserung beitrug und eine geänderte Feuerführung — nämlich die Zuführung von Zweitluft (Sekundärluft) — schaffte. Und wieder zeigte sich beim Problem der Sekundärluft, daß nur bei Beachtung der strömungstechnischen Vorgänge der Feuerwirkungswirkungsgrad verbessert werden kann. Die über dem Feuerbett eintretende Sekundärluft darf nicht als einziger und geschlossener Strahl, sondern muß, aufgeteilt in einen feinen Schleier, so zugeführt werden, daß die beabsichtigte innige Vermischung von Verbrennungsluft und dem einzelnen Brennstoffkern möglich wird.

Die angeblich gute Verbrennung auf dem Bull-Rost findet in den beiden angegebenen Veröffentlichungen

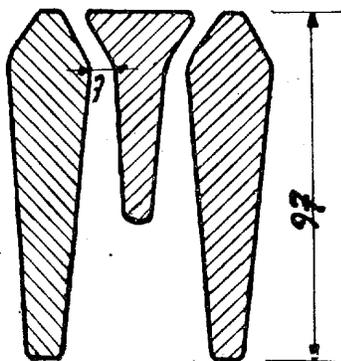


Bild 1

Bild 1 und 2  
Roststäbe nach  
Bull und ange-  
legte Luft-  
strömung

(Entnommen aus  
„Fahrt frei“ v. 23. 6. 1950)



Bild 2

ihre Erklärung in der schrägen Luftströmung durch die Rostspalten. Die Luft soll entsprechend den Pfeilen von Bild 2 in das Feuerbett treten und dort durch den Brennstoff mehrfach abgelenkt werden; diese Ablenkungen sollen eine gute Durchmischung von Brennstoff und Verbrennungsluft bewirken.

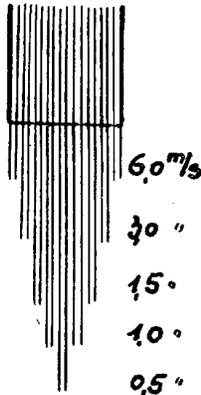


Bild 3

Strahlwirkung bei  
einem drückenden  
Luftstrom. (Darge-  
stellt ist die Ab-  
nahme der Luftge-  
schwindigkeit in  
m/sec.)

Um den Luftdurchschnitt durch die Rostspalten zu betrachten, sei zuerst auf die grundlegende strömungstechnische Erkenntnis hingewiesen: der Unterschied zwischen drückendem (d. h. blasendem) und saugendem Luftstrom.

Bild 3 zeigt einen drückenden Luftstrom. Dargestellt sind die Linien gleicher Geschwindigkeit. Die Luft verläßt einen Kanal oder ein Rohr als zusammenhängender Strahl, d. h. der Luftstrom behält seine Strömungsrichtung bei und — wenigstens anfangs — seine Strömungsgeschwindigkeit. In einiger Entfernung von der Mündung wird die Geschwindigkeit geringer; der anfangs geschlossene Luftstrom teilt sich auf und nur der innere Kern behält noch für eine gewisse Strecke seine Strahlwirkung, bis auch er endlich einen Nullwert erreicht. Die Weglänge, in der ein geblasener Luftstrom seine Geschwindigkeit verliert, ist abhängig von der Luftgeschwindigkeit und von der Form und Oberflächenbeschaffenheit (Rauigkeit) des Luftkanals.

Beispiele für eine unter Druck stehende Strömung sind der Gartenschlauch, der Wasserhahn in der Küche, das Wassernehmen der Lokomotive, die Kramersche Gleissäuberung.

Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang die Düse, Bild 4. Nicht jedes geformte Mundstück ist eine Düse in wissenschaftlichem Sinne. In einer einwandfreien Düse erfolgt eine Energieumwandlung, indem Geschwindigkeit in Druck umgewandelt wird und umgekehrt. Die Querschnittsverengung ergibt eine bestimmte, vorzuberechnende Geschwindigkeitssteigerung. Beispiel hierfür ist die Dampf Düse des Injektors, wo dem Dampf eine solche Geschwindigkeit erteilt wird, daß er ansaugend Wasser mitreißt und gegen den Kesseldruck in den Kessel drückt.

Betrachten wir nun die Strömungsverhältnisse bei einem saugenden Luftstrom. Der Unterdruck, der in einem Rohr oder in einem Raum herrscht, holt sich die Luft nicht nur in der geradlinigen Fortsetzung des Rohres, also nicht nur senkrecht zur Mündung. Vielmehr strömt die Luft von allen Seiten heran, Bild 5. U. a. zeigt der häusliche Staubsauger diese Erscheinung. Vor allem demonstriert er auffällig, daß nur in dichtester Nähe des Mundstücks eine wirksame, fühlbare Geschwindigkeit herrscht. Bei einem zu weiten Abheben des Saugrüssels von der zu reinigenden Fläche bleibt der Staub liegen. Bild 6 zeigt die Linien gleicher Geschwindigkeit vor einer runden Saugöffnung. Bei einer Geschwindigkeit von 24 m/s im Rohr herrscht in einer Entfernung von nur 13 mm nur noch halbe Geschwindigkeit. Bei einer Entfernung gleich dem Rohrdurchmesser ist die Geschwindigkeit sogar auf ein Zehntel

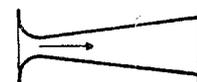


Bild 4. Düse

zurückgegangen. Die Erklärung für diesen starken Rückgang liegt darin, daß die Luft nicht in einer Ebene, sondern räumlich von allen Seiten angesaugt wird.

Ähnliche Strömungsbilder lassen sich auch für Rohr-enden mit konischer Erweiterung bilden, Bild 7. Entgegen der Laienvermutung ergibt sich hier keine Luftansaugung ausschließlich nur in der Mittenachse.

Wichtig ist, daß die Strömungsverhältnisse weder durch Änderung des Querschnitts noch durch eine Vergrößerung der Luftmenge (also größere Ansauggeschwindigkeit) grundsätzlich geändert werden können. Praktische Anwendung einer Ansaugung in der skizzierten Form bieten Absaughauben über Schmiedefeuer, Absaugung an Schleifmaschinen und an Holzbearbeitungsmaschinen, Rauchabsaugung im Lokomotivschuppen.

Nunmehr soll der Luftdurchtritt am Bull-Roststab-System betrachtet werden. Eine Strömung nach Bild 2

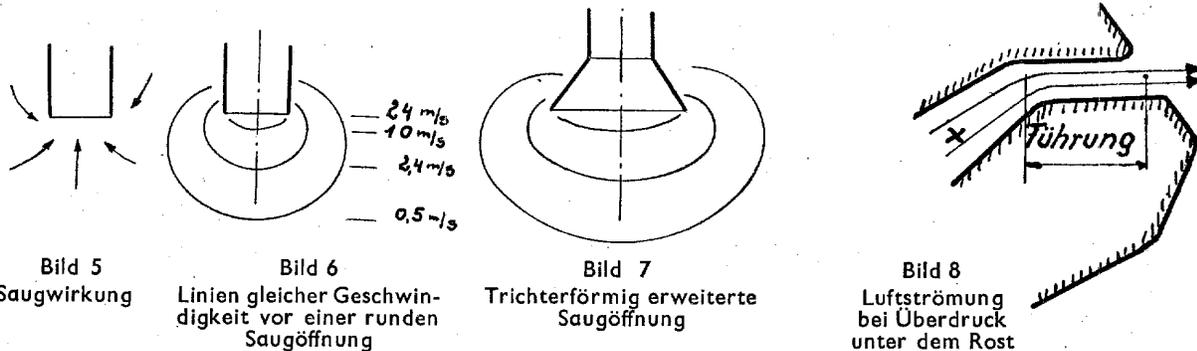


Bild 5  
Saugwirkung

Bild 6  
Linien gleicher Geschwindigkeit vor einer runden Saugöffnung

Bild 7  
Trichterförmig erweiterte Saugöffnung

Bild 8  
Luftströmung bei Überdruck unter dem Rost

und Bild 8, also eine bleibende Ablenkung des Luftstroms aus der Senkrechten in die Schräge, hätte zwei Voraussetzungen:

1. es müßte ein drückender Luftstrom sein,
2. die Führung zwischen zwei benachbarten Roststäben müßte lang genug sein, um eine Strahlwirkung zu erzielen.

Zu 1. Nur durch Druck läßt sich eine Strahlwirkung des Luftstroms erreichen. Es muß hierfür Überdruck (+) unter dem Rost herrschen, wie er bei einer Unterwind-Feuerung vorhanden ist.

Zu 2. Um einen Luftstrom abzulenken, muß er über eine gewisse Länge geführt werden. Im vorliegenden Fall ist die Führung zu kurz (Bild 8), um den Luftstrom zusammenzuhalten und eine Strahlwirkung zu erreichen. Selbst wenn Überdruck vorhanden wäre, würde ein etwaiger Strahl beim Aufprallen auf das Brennstoffbett gehemmt werden; außerdem aber kreuzen sich jeweils zwei Luftströme (Bild 2), und daraus ergibt sich gleichfalls die Zerstörung einer gerichteten Luftströmung.

Die beiden Voraussetzungen der vorstehenden Betrachtung sind nicht gegeben, weil bei der Lokomotiv-Feuerung kein Überdruck unter dem Rost vorhanden ist. Vielmehr herrscht Unterdruck, erzeugt durch das Blasrohr. Wie ist hierbei die Luftströmung durch die Rostspalten? Der Unterdruck (-) im Feuerraum bewirkt eine Ausrichtung der aus den Rostspalten heraus-tretenden Luftströme in die Senkrechte (Bild 9). Sobald der einzelne Stromfaden die Rostspalte verläßt, verliert er seine Führung und damit die bisher aufgezwungene Strömungsrichtung. Weil der Unterdruck im Feuerraum an allen Stellen derselbe ist, ist eine unterschiedliche Strömungsrichtung nicht möglich.

Bisher wurde noch nicht von der Geschwindigkeit gesprochen, die ja die charakteristische Begleiterscheinung jeder Strömung ist. Welche Beobachtungen können in dieser Hinsicht beim Bull-Roststab gemacht werden? Innerhalb des Roststab-Systems ergibt sich die Geschwindigkeit rechnerisch aus dem Quotient  $\frac{\text{Luftmenge}}{\text{Querschnitt}}$  und kann für jede Stelle bestimmt werden. Etwas ganz anderes ist der Druckverlust infolge Reibungen und Ablenkungen. Jede Strömung hat der-

artige Verluste, die in mm Wassersäule (WS) gemessen werden. Das Brennstoffbett der Feuerung hat unterschiedliche Druckverluste (in diesem Falle Differenzzug genannt) bei hoher und niedriger Schichthöhe und bei den verschiedenen Brennstoffarten. Druckverluste ergeben sich also durch Widerstände, die sich der hindurchtretenden Verbrennungsluft entgegenstellen; hierzu rechnen Rostspalten, die Brennstoffschicht, das tote Feuerbett. Der Druckverlust muß von einer Kraft überwunden werden. Bei der Lokomotive ist es das Blasrohr, bei einem Ventilator ist es der Antriebsmotor. Der Druckverlust beeinflusst nicht so ohne weiteres die Größe der Geschwindigkeit. Beim Bull-Roststab ist die Abschrägung so günstig, daß ein Druckverlust nicht auftritt. Auch die Geschwindigkeit wird durch die Form dieses Roststabes nicht beeinflusst. Eine Geschwindigkeitsminderung könnte nur durch eine Querschnittsvergrößerung innerhalb jeder Rostspalte erreicht werden; das Gegenteil ist aber der Fall.

Abschließend darf über den Bull-Rost gesagt werden, daß er in strömungstechnischer Hinsicht keinen Unterschied zu den üblichen Rosten mit geraden Spalten hat.

Strömungstechnische Untersuchungen der vorstehenden Art lassen sich auch auf den Feuerraum und auf den Kessel (Wasserrohrkessel in der Land-Bauart) anwenden. Besonders die Staubfeuerung hat erfahrungsgemäß beim Zusammenarbeiten des Feuerungstechnikers mit dem Strömungsfachmann die besten Ergebnisse gebracht.

Gegenüber anderen Feuerungen sind beim Lokomotivkessel sehr kurze Wege für die Feuergase vorhanden. Der in den Feuerraum hineinragende Feuerschirm bewirkt eine Einschnürung und eine Zusammenballung der abziehenden Gase (Bild 10). Unausgebrannte Kohleteilchen, die bis hierher gelangt sind, werden auf dem restlichen Wege nicht mehr verbrennen, weil die hohe Geschwindigkeit eine Strahlenbildung erzeugt, die keine innige Vermischung des einzelnen Brennstoffkerns mit der Verbrennungsluft ermöglicht. Durch die scharfe Ansaugung und Ablenkung der Feuergase an der äußeren Spitze des Feuerschirms wirkt sich der hohe Unterdruck im Feuerraum nicht auf den unter dem Feuerschirm liegenden Teil des Rostes aus. Als Folge tritt hier eine geringere Luftmenge durch den Rost.

Durch das Hinwegsaugen aller Rauchgase über den Feuerschirm erfahren die vorderen Steine neben der

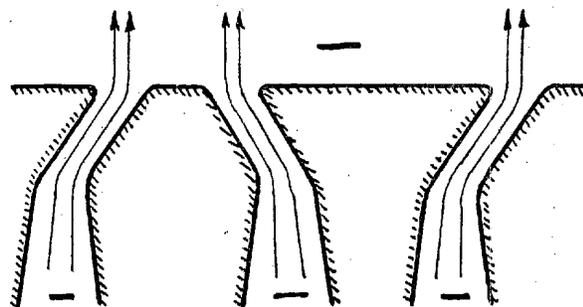


Bild 9  
Luftströmung bei Unterdruck unter dem Rost

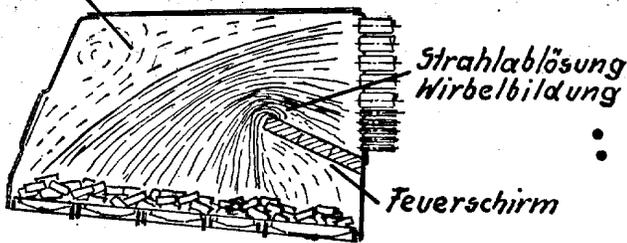
**strömungstechnisch toler Raum**

Bild 10

Strömungsbild für eine Feuerbüchse in normaler Bauart

Hitzebeanspruchung eine zusätzliche Abnutzung durch die schleifende Wirkung von Flugkoks und Flugasche. Wenn im Januarheft der Zeitschrift „DER VERKEHR“ von den Schwierigkeiten am Feuerschirm geschrieben wurde, so sei darauf hingewiesen, daß Steine und

Mörtel neben einer feuerfesten Struktur auch eine abreibfeste Oberfläche abgeben müssen.

Die vorstehenden Ausführungen sind nicht nur eine strömungstechnische Betrachtung. Sie ergeben gleichzeitig feuerungstechnische Folgerungen. Eine ausführlichere Betrachtung der Zusammenhänge beider Arbeitsgebiete ist verlockend, geht aber über den Rahmen dieser Arbeit hinaus.

Abschließend wäre darauf hinzuweisen, daß in verschiedenen Zweigen der Technik Versuche an Modellen durchgeführt worden sind, um aus den Versuchsergebnissen Erkenntnisse für die Wirklichkeit zu gewinnen. Erinnert sei an die Windkanalversuche für Flugzeuge und an die Versuche über den Luftwiderstand von Lokomotiven und Personenwagen. Ähnliche Versuche über die Strömungsvorgänge in der Lokomotivfeuerung hätten den Vorteil, daß sie am naturgroßen Modell durchgeführt werden könnten. Das Aufgabengebiet solcher Modellversuche wäre außerordentlich umfangreich und würde strömungstechnische und (trotz Verwendung kalter Luft) feuerungstechnische Untersuchungen umfassen.

## Richtige Anwendung der Dochtschmierung

Von Hans Sperling  
und Hans Schwarz

Die beim Triebwerk und Fahrgestell einer Lokomotive notwendigen Schmierstellen sind überwiegend mit Dochtschmierung ausgestattet. Der Ausnutzungsgrad dieser Schmierung ist sehr gering, denn ohne Übertreibung kann man behaupten, daß nur 20 Prozent des zugeführten Öles an der Schmierstelle selbst den beabsichtigten Zweck erfüllen. Die restlichen 80 Prozent dagegen werden sinnlos auf die freie Strecke oder gegen sonstige Lokteile geschleudert. Laufende Überprüfungen zeigen ständig ungleiche, zum größten Teil übermäßige Ölmengen an den einzelnen Schmierstellen, hervorgerufen durch die willkürliche Querschnittswahl der Schmierdochte. Belehrungen führen nicht immer zu dem gewünschten Erfolg. Wie oft schon hörte man: „Was die Lok braucht, muß sie haben.“ Zugegeben, diese Einstellung ist richtig, aber nur für den tatsächlichen Ölverbrauch an der Schmierstelle, denn auch hier ist jegliches Übermaß vom Übel.

Zur Realisierung des Fünfjahrplans ist es nicht mehr vertretbar, daß das Öl unnützlich vergeudet bzw. gleitendes Material wegen ungenügender Schmierung vorzeitig dem Verschleiß ausgesetzt wird. Abhilfe hierin zu schaffen, war deshalb dringendes Gebot.

Wenn in der Literatur auch genügend über Schmierung, Schmiermittel usw. geschrieben wurde, so findet man doch wenig Anhaltspunkte über die Leistungsfähigkeit der Dochtschmierung. Deshalb wurden Dochtschmierversuche durchgeführt zur Ermittlung von Leistungswerten, die eine sparsame aber ausreichende Schmierung garantieren.

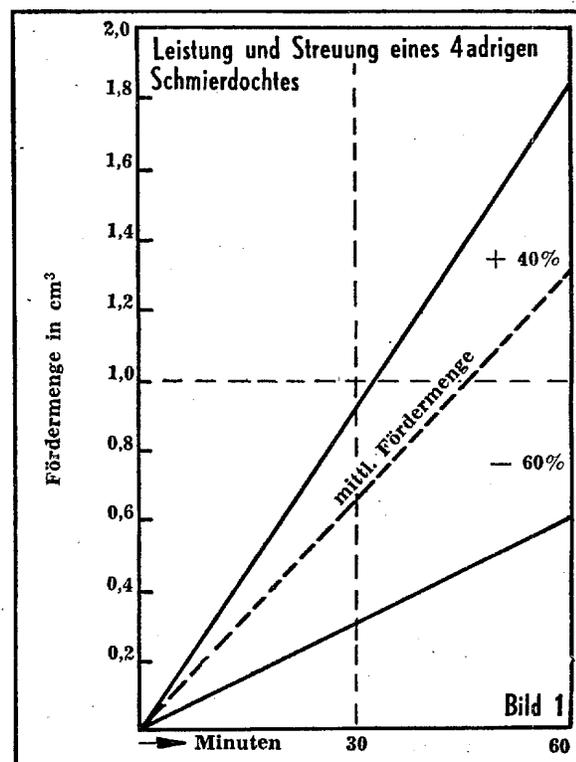
Diese Versuche zeigten, daß bei dem Gebrauch der zur Zeit handelsüblichen losen Dochte eine Streuung von 40 bis 60 Prozent des Ölausflusses zu verzeichnen ist. (Abb. 1.)

Eine derart große Toleranz wird immer unwirtschaftlich sein. Denn bei einer Streuung liegt der Ölverbrauch zu hoch, während bei einer minus-Streuung unnötig hoher Materialverschleiß eintritt.

Wie aus der Abb. 1 weiterhin ersichtlich ist, liegt die stündliche Förderleistung bei  $1,33 \text{ cm}^3$ . Wenn die Kapillarwirkung trotz des minderwertigen Materials der Schmierdochte noch als günstig zu bezeichnen ist, so liegt die Streuung in nicht mehr vertretbaren Grenzen.

Um diese Streuung in normalen Grenzen zu halten, wurden die einzelnen Fäden zu Zöpfen geflochten, was natürlich zwangsläufig eine Herabsetzung der Kapillarwirkung zur Folge hatte. Die folgenden Schaubilder zeigen uns, daß es aber besser ist, auf die erhöhte Förderleistung zu verzichten, um dafür eine konstantere Ausflußmenge zu erzielen. Durch Veränderung der Anzahl der Fäden ist die Förderleistung regelbar.

Abb. 2a zeigt, daß bei Schmierdochten (drei Fäden einzeln) die Fördermenge  $0,67 \text{ cm}^3/\text{h}$  und die Streuung + 50 Prozent bis - 50 Prozent beträgt. Bei der gleichen Anzahl von Fäden, dieselben aber zu einem Zopf geflochten, wird das Bild wesentlich verändert, und zwar:



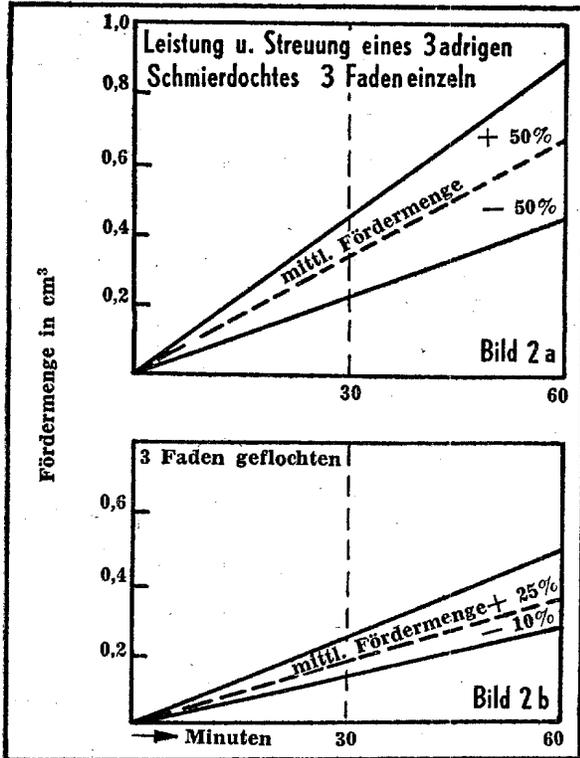
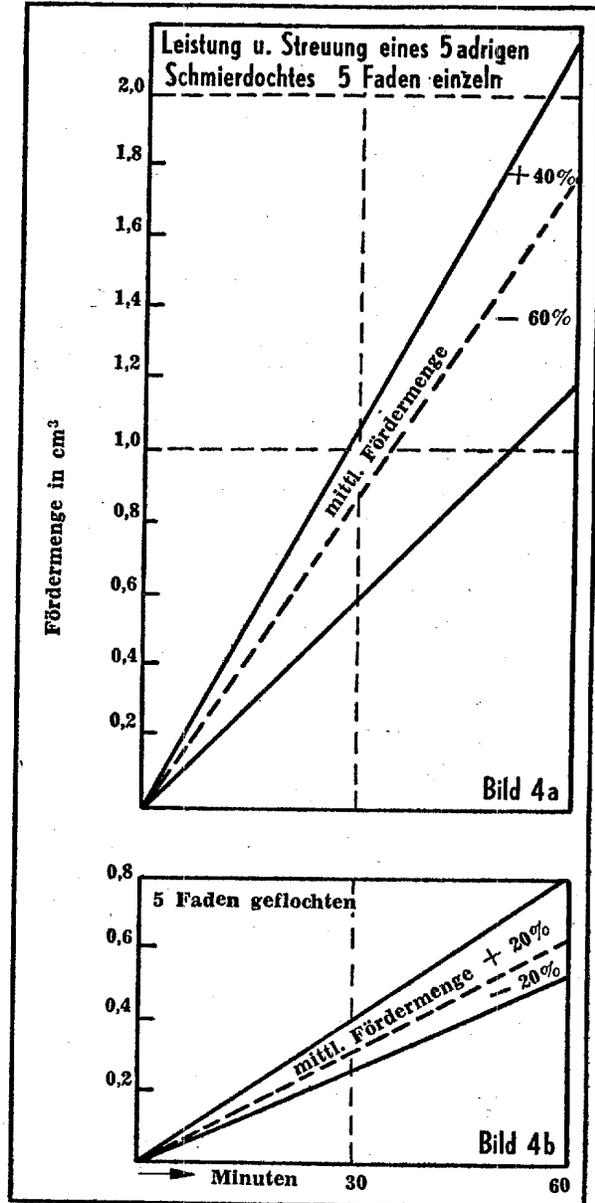
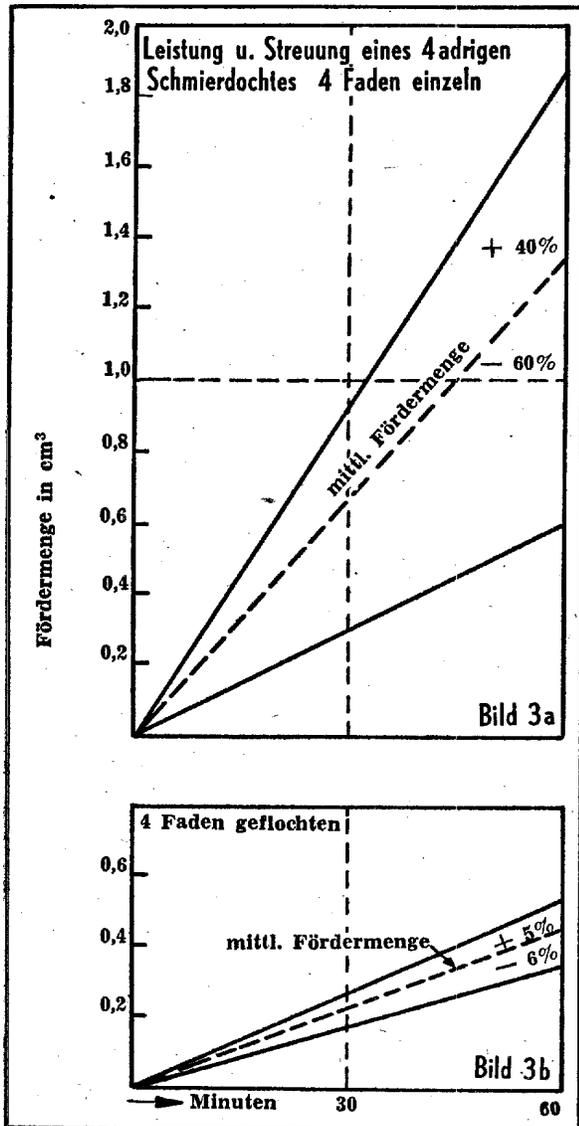


Abb. 2b Fördermenge  $0,35 \text{ cm}^3/\text{h}$  Streuung + 25 Prozent bis -18 Prozent. Während bei den losen Fäden die Ölaustrittsschwankungen 100 Prozent betragen, sind dieselben bei geflochtenen Fäden auf 43 Prozent zurückgegangen.

In Abb. 3a und b werden die Förderleistungen von Schmierdochten vier Fäden einzeln sowie vier Fäden geflochten gezeigt. Diese Anzahl von Fäden dürfte die gebräuchlichste im Betrieb sein. Hier sehen wir, daß bei den losen Fäden Ölaustrittsschwankungen von + 40 Prozent bis - 60 Prozent eintreten. Mit anderen Worten, die in der Praxis am meisten Anwendung findende Anzahl von Schmierfäden ist nach den Ergebnissen der Versuche am unwirtschaftlichsten. Wesentlich anders sieht es aus, wenn man die gleiche Anzahl von Fäden im geflochtenen Zustand zur Anwendung bringt. Hier liegt die Streuung bei + 5 Prozent bis - 5 Prozent, was als zulässig betrachtet werden kann.

Ähnliche Verhältnisse zeigen uns auch die Abb. 4a und b, wo fünf Fäden zur Anwendung kommen. Immer wieder stellen wir fest, daß die Schmierfäden im ge-



flochtenen Zustand wesentlich wirtschaftlicher sind als im losen Zustand.

Sämtliche Versuche wurden bei einer 3-cm-Einstecktiefe der Schmierdochte in die Öltüllen und einer Temperatur von 20 °C durchgeführt.

Infolge der so stark voneinander abweichenden Werte wurden die Schmierdochte einer Untersuchung unterzogen und hierbei festgestellt, daß die Schmierdochte mit Ziegen-, Roß- und sonstigen Haaren durchsetzt sind, die die Kapillarwirkung ständig verändern. Es wird jetzt Aufgabe der Textilfachleute sein, einen

Schmierfaden zu entwickeln, der den gestellten Forderungen gerecht wird. Mit der Textil-Ingenieurschule Zittau wurde deshalb Verbindung aufgenommen. Die dortigen Kollegen haben sich in liebenswürdiger Weise zur Verfügung gestellt, uns in absehbarer Zeit fachliche Beurteilungen mit wissenschaftlicher Begründung betr. Entwicklung eines geeigneten Dochtmaterials zukommen zu lassen. Sollten diese Versuche günstige Resultate zeigen, so wäre es dann an der Zeit, nicht mehr das minderwertigste, sondern wirtschaftlichste Material für die Dochtschmierung in Anwendung zu bringen.

## Rückblick und Vorschau auf das Verbesserungs-Vorschlagswesen bei der Deutschen Reichsbahn

Von Heinz Napierala

Als unmittelbar nach dem Zusammenbruch im Jahre 1945 der Ruf an die gesamte Bevölkerung erging, aktiv am Aufbau unserer durch die Kriegseinwirkungen zerstörten Heimat mitzuhelfen und Verbesserungsvorschläge auf allen Gebieten zu machen, waren es anfangs nur wenige, die den Sinn richtig erkannten. Auch bei den Kollegen der Deutschen Reichsbahn bedurfte es immer wieder vieler Hinweise, um die Bedeutung des Vorschlagswesens richtig zu verstehen. Es kann aber heute behauptet werden, wie einige Zahlen nachstehend aufweisen werden, daß sich das Vorschlagswesen zu einem gewaltigen und nicht mehr wegzudenkender Faktor beim Aufbau unserer Wirtschaft entwickelt hat und damit zur Erfüllung unseres jetzt angelaufenen Fünfjahrplans beitragen wird.

Die nachstehende Aufstellung bringt umfassend einen Überblick über die zahlenmäßige Entwicklung der eingereichten Vorschläge und deren Nutzen vom Jahre 1946 bis 1950.

Im Jahre	eingereichte Vorschläge	Nutzen in DM
1946	211	etwa 47 500
1947	804	" 191 500
1948	1915	" 474 500
1949	3385	" 969 000
1950	5290	" 2 100 000

Es darf jedoch nicht vergessen werden, daß der Motor dieses Antriebes die sich immer mehr entwickelnde Wettbewerbs- und Aktivistenbewegung ist. Im vergangenen Jahr konnte von Monat zu Monat ein steigender Eingang von Vorschlägen verzeichnet werden. Mit 250 Verbesserungsvorschlägen wurde im Januar 1950 begonnen. Die Spitze an Eingängen lag im August bei 714 Vorschlägen. Das RAW Dessau sowie die RBD Schwerin haben, prozentual auf die Kopfstärke umgerechnet, im Jahre 1950 die meisten Verbesserungsvorschläge eingereicht.

Hiermit soll jedoch nicht gesagt sein, daß eine große Anzahl von Vorschlägen auch einen hohen Nutzen aufweist. Gerade in der Nutzenfrage waren die Ermittlungen bei der Deutschen Reichsbahn in den vergangenen Jahren sehr schwierig. Es konnte nur auf mehr oder weniger ungenaue Angaben zurückgegriffen werden. Das wirkte sich auch darin aus, daß mit unseren im Jahre 1950 gezahlten Prämien von zusammen 72 000 DM zum Nutzen (2 100 000 DM) prozentual (3,5) noch nicht ganz der Mindestsatz von 5 Prozent laut Anordnung der DWK vom 23. Oktober 1948, die heute noch Gültigkeit hat, erreicht wurde.

Das Jahr 1951 wird auf Grund der Einführung betriebswirtschaftlicher Abrechnung einen wesentlichen Vorteil bringen, so daß, wenn auch noch erfahrungsgemäß in bezug auf die Nutzenverfolgung im Vorschlagswesen Schwierigkeiten auftreten werden, ein besseres und genaueres Arbeiten möglich sein wird.

Ohne auf den Arbeitsablauf, der sich zwangsläufig aus der jetzt anlaufenden Reorganisation ergibt, einzugehen, soll hier nur kurz angedeutet werden, daß auch bei der Deutschen Reichsbahn das Vorschlagswesen eine gesetzliche Grundlage gefunden hat. Von

allgemeinem Interesse ist, daß im BEV der Generaldirektion eine Nomenklatur entsteht, die es nach einiger Zeit ermöglichen wird, ähnlich wie auf dem Amt für Patent- und Erfindungswesen, alle bereits gemachten Vorschläge, die ein bestimmtes Sachgebiet betreffen, in einem bestimmten Fach wiederzutreffen. Bisher wurden die Vorschläge aus der Improvisation heraus nur nach den laufenden Eingangsnummern abgelegt, und ein Gesamtüberblick konnte im Bedarfsfalle nur schwer erreicht werden.

Ferner ist jetzt ein zentraler Erfahrungsaustausch geplant. Sämtliche brauchbaren Verbesserungsvorschläge sollen in einem Mitteilungsblatt erfaßt werden, das turnusmäßig allen entsprechenden Dienststellen zugeleitet wird. Ebenfalls gehört zu einem geordneten Geschäftsbetrieb, und erst recht im Vorschlagswesen, eine Terminkartei, die sich ebenfalls im Aufbau befindet.

Alle diese Dinge, die an sich so selbstverständlich erscheinen, konnten bisher nicht realisiert werden, da die Personalfrage in bezug auf den Stellenplan erst in den letzten drei Monaten des Jahres 1950 befriedigend gelöst werden konnte. Diese Unzuträglichkeiten, die oftmals unverschuldet von seiten der Bearbeiter zu Verzögerungen in der Bearbeitung der Vorschläge beitragen, haben in der Vergangenheit sehr oft zu Mißstimmungen unter den Einsendern geführt. Es kann aber gerade zu dem Terminwesen gesagt werden, daß das BEW z. Z. dabei ist, diesen Zustand zu beseitigen, so daß die Kollegen in Zukunft nicht mehr unnötig auf Nachricht warten müssen. Es ist beabsichtigt, bei Vorschlägen, die zwangsläufig eine längere Bearbeitungszeit in Anspruch nehmen, die Einsender durch Zwischenberichte entsprechend zu verständigen.

Es sollen nun im folgenden einige besondere Punkte auf dem Gebiet der Vorschläge selbst herausgegriffen werden, die z. T. die vergangene Zeit im schlechten wie auch im guten aufzeigen. Als erstes soll ein Beispiel darüber gegeben werden, daß, wenn auch im BEV fortschrittliche Kollegen, mit umfangreichem Wissen ausgerüstet, bestrebt sind, korrekt zu arbeiten, infolge zeitlicher Überlastung Fehler entstehen können, die aber doch bei gütiger Auseinandersetzung immer zu einem guten Ende führen werden.

Von einem Kollegen des Bahnhofs Pulsnitz, RBD Cottbus, wurde am 16. September 1950 der Vorschlag gemacht, zur Sicherung der Fahrkartenhauptbestandschränke kostenlose Papiersiegelverschlüsse an Stelle von Bleisiegelverschlüssen einzuführen. Der Vorschlag wurde durch die GD in allen RBDen mit Erfolg eingeführt und bringt nach Mitteilung der Abteilung II eine einmalige Ersparnis von 18 000 DM durch den Wegfall des Ankaufs besonderer Plombenzangen und eine jährlich laufende Einsparung von 9000 DM für den Verbrauch an Plomben. Dem Einsender wurde eine Prämie von 150 DM gezahlt, die ihn jedoch nicht befriedigte. Er erhob dagegen, wie wir jetzt festgestellt haben, mit Recht Einspruch. Nach Überprüfung des Einspruches wurde festgestellt, daß der Prämie nur die jährliche Einsparung an Plomben von 9000 DM



zugrundegelegt wurde, ihm aber eine Entlohnung von 770 DM zu zahlen ist.

Das folgende Beispiel zeigt, daß das BEV unter Mitwirkung der IG Eisenbahn einen Streitfall ebenfalls zum Guten klärte: Ein Kollege im RAW Potsdam hat eine alte Gewindeschneidemaschine so umgebaut, daß jetzt mit dieser Maschine eine 100prozentige Mehrproduktion und eine Selbstkostensenkung erreicht wurde. Die vom RAW gezahlte Prämie von 200 DM erschien der örtlichen BGL gegenüber dem Nutzen zu niedrig und sie wandte sich über die IG Eisenbahn an das BEW der GD mit der Bitte um Stellungnahme. Die Überprüfung hat ergeben, daß dem Kollegen noch weitere 210 DM auszuzahlen sind.

Diese beiden Beispiele sollen nur aufzeigen, wie trotz des guten Willens der einzelnen Bearbeiter Lücken vorhanden waren, die unter Umständen zu schweren Schädigungen im Ansehen des Vorschlagswesens führen konnten. Diese Fehlentscheidungen werden aber in Zukunft durch die jetzt anlaufende straffe Organisa-

tion unter Verwendung einheitlicher Richtlinien vermieden werden.

Wenn zum Schluß noch einige besonders gute Vorschläge herausgegriffen werden, so soll gleichzeitig damit zum Ausdruck kommen, daß, wie vorstehend aufgezeigt wurde, auch die Tausende kleinen Vorschläge einen nicht zu übersehenden Faktor darstellen. Zum Teil sind bei den großen Vorschlägen die Versuche noch nicht abgeschlossen. Der Erfolg ist jedoch schon klar zu erkennen.

Der Begriff „Stangenschmiervorrichtung Ostermann“ ist heute jedem Eisenbahner geläufig. Obwohl mit dieser Vorrichtung z. Z. 1000 Lokomotiven ausgerüstet werden, befindet sie sich noch immer im Versuchsstadium. Der Bmkr Biesen von der GD, Abt. IV, muß ebenfalls in diesem Zusammenhang genannt werden, da er die Entwicklung der Vorrichtung tatkräftig mit vorantrieb. Aus dem ehemaligen kleinen Apparat der Schmiervorrichtung ist bis heute ein Pfennigartikel mit noch besserer Wirkung entstanden. Über die endgültigen Öleinsparungen im Betrieb der Deutschen Reichsbahn werden bald konkrete Zahlen zur Verfügung stehen.

Ferner sei hier auf die Entwicklung der Funken-schutzeinrichtung an der Lok hingewiesen, die vor ihrem Abschluß steht und der Deutschen Reichsbahn in Zukunft Hunderttausende von DM, die bisher auf Grund von Schadenersatzansprüchen ausgegeben werden mußten, einsparen hilft.

Nicht zu vergessen ist die Verwendung von „Bnn“-Lagermetall, das die Heißläufer auf ein Minimum herabsetzt und dem Kollegen eine Belohnung von 500 DM einbrachte. Die aufgezeigte Entwicklung und deren Auswirkungen sollte wohl jeden Kollegen weiterhin anregen, auf dem Gebiet des Verbesserungsvorschlagswesens noch aktiver zu werden. Es kann gesagt werden, daß alle Voraussetzungen für einen guten Start in das erste Jahr unseres Fünfjahrplanes gegeben sind.

## Die Grundlagen und Möglichkeiten der wirtschaftlichen Schnellzerspannung

Von Dr.-Ing. W. Riede

*Der nachstehende Aufsatz zeigt unseren Aktivisten und Technikern in den Werkstätten und auf den Werften, wie groß die Möglichkeiten der erweiterten Ausnutzung der Kapazität unserer spanabhebenden Werkzeugmaschinen sind.*

### A. Die wirtschaftliche Bedeutung der Schnellzerspannung

In der metallverarbeitenden Industrie überwiegt die spangebende Fertigung, denn es ist nicht möglich, die Einzelanfertigung spanlos so wirtschaftlich zu gestalten, wie spangebend. Die spanlose Fertigung verlangt für jede Werkstückform, auch wenn es sich nur um geringfügige Maßabweichungen handelt, ein besonderes Werkzeug, dessen Herstellungskosten in der Regel beträchtlich sind. Die zerspannende Fertigung ist dagegen in der Lage, mit einem einzigen Werkzeug praktisch jedes gewünschte Maß und jede beliebige Form zu erzielen.

Ebenso läßt oft die Art des verwendeten Werkstoffs eine spanlose Fertigung nicht zu. So ist es zum Beispiel nicht möglich, harten Stahl ohne Zerspannung maßhaltig zu bearbeiten.

Die Erfolge bei der spanlosen Herstellung von Schrauben durch Gewinderollen und bei der Fertigung von Getrieberädern durch Einrollen der Verzahnung sollten jedoch darauf aufmerksam machen, daß die spanlose Fertigung auch bei einer anschließenden Härte- oder Vergütungsbehandlung des Werkstückes hohe Maßgenauigkeit erreichen läßt.

Um nun zu erreichen, daß trotz der Unwirtschaftlichkeit in bezug auf die Materialausnutzung die Fertigungskosten bei der Zerspannung gering bleiben, muß alles versucht werden, um die Fertigungszeit herabzusetzen, das heißt, es muß die wirtschaftliche Schnellzerspannung durchgeführt werden. Schnellzerspannung ist nicht allein durch eine Erhöhung der Schnittgeschwindigkeit zu erreichen. Es müssen hier vielmehr alle Arbeitsgänge genauestens auf die Möglichkeit einer Zeitersparnis untersucht werden, das Ein- und Ausspannen, die Werkzeuginstandhaltung und Einrichtung, das Messen, die Umschaltung der Maschine, das Rückführen des Werkzeugschlittens für einen neuen Schnitt und ähnliches.

Die spanabhebende Fertigung hat immer noch den größten Teil der Bearbeitung zu übernehmen. Jede Leistungssteigerung oder Kostensenkung bei der Zerspannung muß sich also in der Wirtschaft fühlbar, bemerkbar machen.

### B. Voraussetzungen einer wirtschaftlichen Schnellzerspannung

Die Voraussetzungen, um eine wirtschaftliche Schnellzerspannung durchzuführen, sind im Grunde genommen folgende drei Punkte:

- die Bearbeitungszugaben müssen so klein wie nur möglich sein,
- diese geringe Materialzugabe muß dann mit einer Geschwindigkeit in Späne verwandelt werden, die so hoch

liegt, wie sie die Werkzeugmaschine oder das Werkzeug gerade zuläßt,

- c) Alle Neben- und Leerzeiten müssen so klein wie möglich gehalten werden.

Das heißt also, die zerspanende Fertigung wird desto wirtschaftlicher, je weniger Werkstoff in Späne verwandelt werden muß und je höher die Schnittgeschwindigkeit praktisch gewählt werden kann.

Die vernünftige Durchführung dieser Grundsätze ist nur möglich, wenn man erkennt, welche ausschlaggebende Bedeutung die Steigerung der Leistung in der spanabhebenden Fertigung für die Durchführung des Fünfjahrplanes hat und welche Wege hierzu eingeschlagen werden müssen.

Angenommen, es stehen in der Deutschen Demokratischen Republik 400 000 Werkzeugmaschinen aller Art — Sägen, Hobler, Drehbänke, Bohrmaschinen, Schleifmaschinen usw. —, dann bedeutet dies, daß wir im Jahr in der metallverarbeitenden Industrie rund gerechnet für die zerspanende Fertigung 1,0 Milliarden Maschinenstunden zur Verfügung hätten. Würden wir nun die Durchschnittsleistung aller dieser Maschinen nur um 30 Prozent erhöhen, so würden uns ohne Neuinvestierungen im Jahr rund 300 Millionen Maschinenstunden mehr als bisher zur Steigerung der Produktion zur Verfügung stehen!

Mit einer solchen Produktionskapazität in Reserve läßt sich schon allerlei anfangen! Jeder in der Zerspanung tätige Mensch muß sich immer wieder dieses Beispiel vor Augen halten. Er muß sich klar sein, daß sich diese 300 Millionen Maschinenstunden aus eingesparten Minuten und Sekunden während des Arbeitens und vor allem aus vermiedenen unnützen Stillständen der Maschine zusammensetzen!

Die positive und bewußte Einstellung zur Arbeit der Menschen an der Maschine kann diese Aufgabe, unsere Werkzeugmaschinen um 30 Prozent mehr als bisher auszunutzen, allein allerdings nicht lösen. Es darf dabei ja nicht Raubbau mit unseren Produktionsmitteln durch rücksichtslose Überlastung der Maschinen getrieben werden, auch nicht Raubbau mit der menschlichen Arbeitskraft. Unsern Aktivisten muß eine immer mehr verfeinerte Fertigungsorganisation zu Hilfe kommen. Was nützt es, wenn durch Steigerung der Schnittgeschwindigkeit auf das wirklich zur Zeit mögliche Maß die reine Bearbeitungszeit stark gesenkt wird, dabei aber die Nebenzeiten unverändert bleiben und die Stillstände der Maschine jetzt sogar vielleicht noch größer werden als bisher, weil sich der gesamte Arbeitsfluß noch nicht auf das neue Bearbeitungs-tempo eingestellt hat!

Solange sich nicht alle an der Fertigung dieses Werkstückes beteiligten Abteilungen und Menschen dem neuen Arbeitsrhythmus anpassen, bedeutet eine einzelne Aktivistenleistung noch keine Leistungssteigerung im Durchschnitt des Betriebes. Sie bietet aber die Grundlage der Erfahrung, auf der man die Leistungssteigerung aufbauen kann.

Auch beim Aufbau einer immer mehr verfeinerten Betriebsorganisation muß man sich darüber klar sein, daß die Summe von Kleinigkeiten im Jahre Tausende von Stunden Ersparnis ergibt.

Als Beispiel sind zu nennen: Verwendung von genormten Drehmeißeln, die dem Dreher fertig geschliffen und geläpft nach Bedarf an die Bank gebracht werden. Passende, sauber bearbeitete Unterlagen, um das Werkzeug schnell genau auf Mitte einzustellen, an Stelle der mühsam zusammengesuchten Blechstreifen,

die immer eine ungenaue und federnde Einspannung des Drehmeißels ergeben. Gute Arbeitsvorbereitung, durch die die günstigste Einstellung der Werkzeugmaschine zur Erreichung der besten Zerspanungsleistung festgelegt wird, so daß der Mann an der Bank nicht erst lange probieren muß, um die beste Ausnutzung der Maschine zu finden. Anbau eines Belastungsanzeigerates, das die volle Ausnutzung der Antriebsleistung der Werkzeugmaschine anzeigt. Diese und ähnliche Maßnahmen bezwecken nicht unmittelbar eine Leistungssteigerung bei der reinen Zerspanungsarbeit, sondern vielmehr die Herabsetzung der Totzeiten, und damit ist eine Erhöhung der Ausnutzungsmöglichkeit der Maschine gegeben.

Eine immer mehr verfeinerte Fertigungsorganisation verlangt viel Kleinarbeit, sie geht den Ursachen des Leerlaufs auf den Grund, sie sorgt für die breite Einführung der von den Aktivisten praktisch erprobten wirtschaftlichen Arbeitsmethoden.

Zu den ideologischen und organisatorischen Voraussetzungen müssen aber auch technische Maßnahmen kommen, um durch Schnellzerspanung eine möglichst hohe Steigerung der Arbeitsproduktivität zu erreichen.

Die Konstrukteure müssen ganz streng die Forderung beachten, daß nur dort Bearbeitung vorgesehen werden darf, wo Anschlußmasse oder Paßmasse verlangt werden! Abgesehen davon, daß bei genauer Befolgung dieser Forderung viel unnütze Zerspanungsarbeit gespart wird, ist auch zu bedenken, daß eine sauber geschmiedete oder gegossene Oberfläche viel unempfindlicher gegen Biegungsschwingungen ist als eine bearbeitete.

Ebenso muß der Konstrukteur vorsichtig bei der Wahl der Passungen sein, wenn es sich um Einzel fertigung oder geringe Stückzahlen handelt. Die Innehaltung enger Toleranzen erfordert bei einer Einzel fertigung auf üblichen Universalmaschinen hochwertige Fachkräfte, viel Zeit und dauerndes Nachmessen.

Die Forderung, daß nur dort bearbeitet werden darf, wo Anschlußmaße erforderlich sind und daß dort auch nur fertigungstechnisch bedingt geringste Bearbeitungs zugaben vorgeschrieben werden, setzt allerdings voraus, daß die Hersteller von Halbzeug — Walzwerk, Gesenkschmiede, Gießerei, Preßwerk — saubere und maßhaltige Stücke liefern. Die Innehaltung der DIN-Normen für Werkstoffe und Walzwerkzeugnisse ist unbedingte Voraussetzung für eine Leistungssteigerung in der Zerspanung! Ebenso muß sich der Gießer wieder daran gewöhnen, daß die auf der Gußzeichnung eingetragenen Maße verbindlich sind!

Eine weitere technische Voraussetzung für wirtschaftliche Schnellzerspanung ist eine einwandfreie zentrale Werkzeugmacherei und Werkzeuginstandhaltung. Der hohe Wert der Werkzeuge für die Metallbearbeitung bedingt, daß sie einwandfrei in der Herstellung, Härtung und Anschliff sind. Dies kann nur von hochwertigen Fachleuten unter Verwendung der richtigen Arbeitsverfahren und Maschinen erreicht werden. Nur eine gut eingerichtete mit besten Kräften besetzte Werkzeugmacherei kann Hartmetallwerkzeuge so herrichten, daß sie die höchste Leistung hergeben.

Die Voraussetzungen für eine wirtschaftliche Schnellzerspanung sind also: Bewußte Einstellung zu den Problemen der Steigerung der Arbeitsproduktivität in Verbindung mit gründlicher Schulung, so daß die technischen Zusammenhänge klar übersehen werden.

Verfeinerung der Fertigungsorganisation mit dem Ziel, die Verlustzeiten soviel als möglich zu verringern. Der Mensch an der Maschine wird dadurch in die Lage versetzt, sich seiner eigentlichen Aufgabe voll und ganz zu widmen.

Technische Voraussetzungen sind: Einwandfreies Halbzeug, leistungsfähiges Werkzeug und Maschinen, sowie fertigungsgerechte Konstruktion.

### C. Derzeitige Möglichkeiten der wirtschaftlichen Schnellzerspanung

In dem vorhergehenden Abschnitt sind Voraussetzungen für die Durchführung der Schnellzerspanung angeführt. In der Praxis wird noch zu großer Wert auf die Steigerung der Schnittgeschwindigkeit um jeden Preis gelegt. Es ist unbestritten, daß in vielen Fällen die Schnittgeschwindigkeit in keinem Verhältnis zur Leistungsfähigkeit des Werkzeuges und der Maschine stand. Aber es ist vom Standpunkt wirtschaftlicher Zerspanung falsch, nun in das Gegenteil zu verfallen und Rekordgeschwindigkeiten erreichen zu wollen, ohne dabei die wirtschaftliche Einstellung der Maschinen zu beachten.

Die wirtschaftlichste Schnittgeschwindigkeit wird durch die Bearbeitungszugabe, die Motorleistung und die Standzeit des Werkzeugs bestimmt. Als Grundsatz kann man aufstellen, daß dann wirtschaftlich zerspannt wird, wenn die Bearbeitungszugabe möglichst in einem Schnitt heruntergenommen wird, mit einem Spanquerschnitt, der den Antriebsmotor der Bank voll auslastet, und zwar mit einer Schnittgeschwindigkeit, bei der das Werkzeug mindestens eine Stunde lang scharf bleibt.

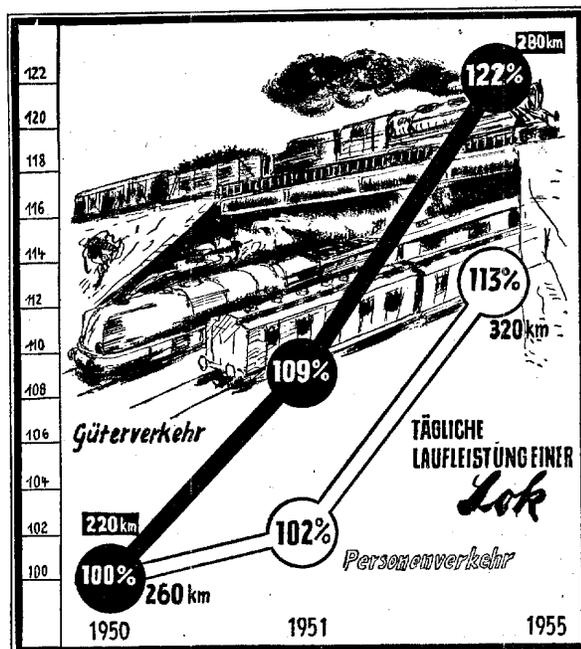
Man kann also desto schneller zerspannen, wenn

1. die Bearbeitungszugabe gering ist, weil dann entsprechend der geringen Spantiefe ein desto größerer Vorschub oder höhere Schnittgeschwindigkeit gewährt werden kann, ohne den Motor zu überlasten,
2. die Leistung des Antriebsmotors möglichst hoch ist, weil ein stärkerer Motor bei dem gleichen Spanquerschnitt eine entsprechend höhere Schnittgeschwindigkeit zuläßt als ein schwächerer,
3. Hartmetallwerkzeuge bester Herstellung verwendet werden, weil mit solchen Werkzeugen etwa fünfmal so hohe Schnittgeschwindigkeiten bei gleichem Spanquerschnitt und gleicher Standzeit zu erreichen sind, als bei Schnellstahlwerkzeugen.

Selbstverständlich muß auch das Werkstück so stabil sein, daß es die volle Ausnutzung der Motorleistung gestattet. Bei langen, dünnen Werkstücken muß die Arbeitsvorbereitung festlegen, welche Werkbank in Frage kommt, d. h. es muß ermittelt werden, welchen höchsten Schnittdruck das Werkstück noch zuläßt, so daß daraus die Bank bestimmt wird, deren Antriebsmotor gerade diese Leistung hergibt.

Zur Zeit steht einer Erhöhung der durchschnittlichen Schnittgeschwindigkeit auf Werte von etwa 250 bis 300 m/min eigentlich nur die verhältnismäßig geringe Leistung der Antriebsmotoren unserer Werkzeugmaschinen entgegen. Um beispielsweise bei einem Material St 50,11 einen Spanquerschnitt von  $8 \times 0,8 = 6,4 \text{ mm}^2$  mit einer Schnittgeschwindigkeit von 250 m/min abzdrehen, sind rund 36,0 kW Antriebsleistung erforderlich. Derartig starke Bänke sind sehr selten vorhanden.

Die Mehrzahl der in den Betrieben stehenden Werkzeugmaschinen sind noch Konstruktionen, die es nicht gestatten, die volle Leistung der 60-Minuten-Stand-



Die tägliche Laufleistung einer Lok im Fünfjahrplan

zeit von Hartmetallwerkzeugen auszunutzen. Es sind Bänke, deren Motoren die möglichen großen Spanleistungen — das ist das Produkt aus Schnittgeschwindigkeit mal Spanquerschnitt — der Hartmetallwerkzeuge nicht durchziehen. Auch der Anbau stärkerer Motoren ist nicht möglich, weil die Getriebe und die Lagerung eine dauernde stärkere Belastung nicht aushalten.

Bei den Schnelldrehversuchen, bei denen man ohne Überwachung der Motorbelastung große Spanquerschnitte mit hohen Schnittgeschwindigkeiten abzdrehen versuchte, haben sich daher auch Maschinenbrüche und durchgebrannte Motoren ergeben.

Die derzeitigen Möglichkeiten der Schnellzerspanung in bezug auf eine Erhöhung der Schnittgeschwindigkeit bei Innehaltung guter Zerspanungsleistung sind also durch die Leistung der Antriebsmotoren begrenzt. Die Tabellen über zulässige Schnittgeschwindigkeiten für eine Standzeit des Werkzeugs von 60 min sind ohne Berücksichtigung der Motorleistung nicht ohne weiteres anwendbar.

Zweckmäßig ist daher der Anbau eines Anzeigerätes an die Werkzeugmaschinen, das z. B. durch Lichtzeichen anzeigt, ob bei der eingestellten Spantiefe, dem gewählten Vorschub und der Schnittgeschwindigkeit der Motor voll ausgelastet ist. (Ein solches Gerät wurde im Zerspannungsausschuß der Kammer der Technik Sachsen-Anhalt entwickelt.)

Hat also ein Dreher z. B. die größtmögliche Spantiefe eingestellt und einen entsprechenden Vorschub gewählt, dann kann er nach der Angabe des Anzeigerätes sehr schnell die richtige Schnittgeschwindigkeit einschalten, bei der die Maschine voll ausgelastet ist. Das heißt, er kann ohne Rechnung die wirtschaftlichste Ausnutzung der Maschine wählen, er zerspannt so wirtschaftlich als möglich, er dreht so schnell als möglich die Bearbeitungszugabe herunter.

(Fortsetzung folgt)

# Kraftverkehr

## Der Betriebsplan 1951 des volkseigenen Kraftverkehrs

Von Kurt Starke

Nach Verabschiedung des Gesetzes über den Volkswirtschaftsplan 1951 wird der Ministerrat der Deutschen Demokratischen Republik in Kürze die ersten Durchführungsbestimmungen erlassen. Sie werden den endgültigen Termin für die Erstellung des Betriebsplans 1951, den VEB-Plan, festlegen. In diesem Plan als Teil des gesamten Volkswirtschaftsplans finden die Aufgaben des einzelnen Betriebes gegliedert und aufgeschlüsselt ihren Niederschlag.

Da der Volkswirtschaftsplan es jedem zur Pflicht macht, an seiner Erfüllung mit allen Kräften mitzuwirken, ergibt sich aber zugleich das Recht, an der Aufstellung des Betriebsplans entscheidend mitzuarbeiten, seine Durchführung voranzutreiben und zu überwachen.

In den VE-Betrieben ist der Gegensatz zwischen gesellschaftlicher Arbeit und dem privaten Besitz an Produktionsmitteln beseitigt. Die kapitalistisch-ökonomischen Gesetze sind außer Kraft gesetzt. An Stelle des Profitstrebens ist die krisenfesteste Gestaltung unserer Wirtschaft unter Berücksichtigung des Rentabilitätsprinzips getreten zum Nutzen aller. Es ist daher Aufgabe eines jeden Belegschaftsmitgliedes, an der Produktionsentwicklung, an der Kostengestaltung, am Materialverbrauch, an der Qualitätsgestaltung usw. seines Betriebes persönlich planenden und tätigen Anteil zu nehmen.

Der Betriebsplan erfüllt nur dann seinen Zweck, wenn er ein lebendiges Glied des Volkswirtschaftsplans wird, was aber nur zu erreichen ist, wenn die gesamten Mitarbeiter des Betriebes an seiner Aufstellung mitarbeiten. Bei dieser gemeinsamen Beratung muß die Erkenntnis leitend sein, daß der Betriebsplan das entscheidende Mittel ist, die Arbeitsproduktivität zu erhöhen, die betrieblichen Selbstkosten zu senken, Material einzusparen bzw. besser auszunutzen, den Erfindergeist der Arbeiter und Angestellten zu wecken und die Qualität ständig zu steigern. Die Summe aller dieser Bemühungen, für eine allgemeine Arbeitsverbesserung zu sorgen und der volkseigenen Wirtschaft eine überlegene und führende Stellung zu sichern, wirkt sich in der Steigerung des persönlichen und allgemeinen Lebensstandards, in der Sicherung unseres friedlichen Aufbaues als Endeffekt aus.

Nur ein auf breiter Grundlage diskutierter, von der gesamten Belegschaft erarbeiteter Betriebsplan führt zu diesem Ziel, wird zum Gesetz des Handelns für den Betrieb und führt zur Planerfüllung und bei verstärktem Einsatz aller Kräfte zur Planübererfüllung.

Als im Jahre 1950 der VEB-Plan, der Betriebsplan für die volkseigene Industrie, erschien, ergab sich, daß dieser für den VE-Kraftverkehr nicht anwendbar war. In gemeinsamer Arbeit erstellten die Betriebswirtschaftler des volkseigenen Kraftverkehrs unter Anlehnung an den Industrieplan einen für den Kraftverkehr arteigenen Betriebsplan. Bei der Entwicklung wurden Begriffe verankert, die den in der Kraftverkehrswirtschaft Tätigen geläufig sind, um so zu gewährleisten, daß jedem Betriebsmitglied die Möglichkeit gegeben ist, an der Gestaltung der Betriebspläne mitzuwirken. Bei der Aufstellung der Betriebspläne wird sich in den einzelnen Betrieben durch die Diskussion ergeben, ob die Arbeit der „Grundsatzkommission“ mit vollem Erfolg gekrönt ist oder ob sich Änderungen ergeben, die eine Umarbeitung notwendig machen. Es gilt daher, der Gestaltung der einzelnen Plangruppen, den Meßeinheiten usw. Beachtung zu widmen und, sofern erforderlich, konkrete Feststellungen zu treffen. Der Betriebsplan 1951 für den volkseigenen Kraftverkehr setzt sich aus folgenden Plangruppen zusammen:

- Gruppe 00 — Zusammenstellung der wichtigsten Planziele des Betriebes,
- Gruppe 10 — Leistungsplan,
- Gruppe 20 — Entwicklungsplan,
- Gruppe 30 — Kapazitätsplan,
- Gruppe 40 — Materialplan,
- Gruppe 50 — Arbeitskräfteplan,
- Gruppe 60 — Kultur- und Sozialplan,
- Gruppe 70 — Kostenplan,
- Gruppe 80 — Absatzplan,
- Gruppe 90 — Finanzplan.

Im Nachfolgenden sollen einige Anregungen für die betriebliche Diskussion, für die allgemeine Orientierung gegeben werden. Die Gruppe 10 — Leistungsplan — umfaßt die tatsächlichen Leistungen des Betriebes im Jahr 1950 und die geplanten Leistungen im Jahre 1951 unter Anwendung der von der Grundsatzkommission erstellten Meßwerte. Im Leistungsplan können nur die mit den vorhandenen Belegschaftsmitgliedern unter Benützung der vorhandenen Betriebsmittel, Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Einrichtungen usw. erstellten Leistungen aufgenommen werden. In diesen Plan gehört nicht der Absatz der Handelsware, wie z. B. Absatz von Treibstoffen, Ertrag aus Vermietung von Garagen usw. Da der Leistungsplan eine Gesamtübersicht über alle Arten der Betriebsleistung ergibt, wird sich bei der Diskussion mit der Belegschaft zeigen, wird diese richtig angesprochen, welche Möglichkeiten durch die Initiative des einzelnen gegeben sind, ein Maximum an Leistungen zu erreichen.

Die sich dabei zwangsläufig ergebende allgemeine Produktionsberatung wird zugleich ihren Niederschlag finden im Rahmen des Entwicklungsplans, der Plangruppe 20. Jeder Betrieb wird für jedes Planjahr einen Plan des technisch-organisierten Fortschrittes ausarbeiten, in dem sämtliche Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsorganisation, der Verwaltungsarbeit, der Fahrleistungen und Fahrzeugauslastung sowie des Arbeitsablaufs in den Reparaturwerkstätten, die Verringerung des Materialverbrauchs usw. festgelegt werden. Hier gilt es, die Erfahrungen der gesamten Belegschaft auszuwerten, die gesamten Mitarbeiter zu mobilisieren, damit die Bearbeitung dieser Plangruppe die besten, richtungweisenden Maßnahmen zutage fördert.

Die Planung der Kapazität — Gruppe 30 — ist für die Transport- und Reparaturbetriebe entsprechend den gesondert erstellten Plänen durchzuführen. Die Grundlage für die Errechnung bildet die Überlegung, welche Maßnahmen notwendig sind, um zu einer Erhöhung des Produktionsvermögens, zu erhöhten Produktionsleistungen zu gelangen, und wie die betrieblichen Engpässe überwunden werden können. Die Betriebs- und Leistungskapazität der Kfz.-Reparaturbetriebe wird aus den Betriebsstunden nach Reparatureinheiten (RE) ermittelt, und zwar

für Handarbeit . . . . . 1 Std. = 1 RE,  
für allgemeine Maschinenarbeit . . . 1 Std. = 1,5 RE,  
für Spezialmaschinenarbeit . . . . 1 Std. = 2,33 RE.

Diese Begriffe erscheinen im ersten Augenblick wesensfremd. Es wird sich aber zeigen, daß gerade diese Art der Beurteilung der Leistung die Planaufstellung besonders verständlich macht und erleichtert. Da die Ausnutzung der Maschinen wesentlich von dem technisch-organisatorischen Zustand des Betriebes abhängt, müssen die Betriebsleitung und BGL sowie die Betriebsgruppen der demokratischen Parteien besonders für eine in die Tiefe gehende Diskussion Sorge tragen.

Das trifft auch zu für die Plangruppe 40, den Materialplan. Er gibt in seinen einzelnen Plänen hin-

sichtlich der Transport- und Reparaturbetriebe einen Überblick über die Verwendung der Betriebsstoffe, Materialien usw. Er führt zwangsläufig zur Überprüfung des Verbrauchs mit dem Ziel, durch ständige Kontrollen unter Mitwirkung eines jeden Belegschaftsmitgliedes die Normen zu verbessern, um die Selbstkosten auf das notwendige Minimum zu beschränken. Allein diese Aufgabenstellung zeigt die Notwendigkeit einer breiten Betriebsaussprache, um über die vorgeschriebene Selbstkostensenkung hinauszugelangen.

Die gleichen Voraussetzungen bestehen für die Behandlung der Plangruppe 50, den Arbeitskräfteplan, der, wie auch die restlichen Plangruppen, denen der Industriepläne entspricht.

In den nächsten Tagen wird der von der Grundsatzkommission entwickelte und von der Staatlichen Plankommission genehmigte Betriebsplan für den Kraftverkehr in die Betriebe gelangen. Die kollektiv erarbeiteten Erläuterungen zum Betriebsplan 1951 werden den Betrieben die Hilfestellung geben, die erforder-

lich ist, um die Betriebspläne an Hand der gegebenen Kontrollziffern so vorzubereiten, daß sie den Betriebsgegebenheiten entsprechen, daß die Pläne diskutiert werden können, um für die gesamte Belegschaft zum Gesetz ihres eigenen Handelns zu werden.

Aufgabe der Betriebsleitungen und der Betriebsgewerkschaftsleitungen muß es sein, nach der gemeinsamen Planerstellung gemeinsam den Betriebsablauf durch Vergleiche des Solls und des Ists ständig zu kontrollieren, um den Betriebsablauf zum Nutzen des Volkswirtschaftsplans 1951 ständig zu verbessern. Die strikte Einhaltung der Vorschriften über das volkseigene Rechnungswesen (19. Durchführungsbestimmung vom 15. Januar 1951) wird diese Arbeit wesentlich erleichtern. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen die Verantwortlichen des Betriebes zusammen mit der BGL alle Maßnahmen ergreifen, um laufend der gesamten Belegschaft als Mitarbeiter des „eigenen Betriebes“ die betriebliche Wirtschaftsführung auch in der Betriebsabrechnung näherzubringen.

## 100 000er-Bewegung muß verbreitert werden – Klärung der Reparaturbegriffe

Bis jetzt wurde der Verbreiterung der 100 000er-Bewegung nicht die genügende Bedeutung seitens der IG Transport und der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen beigemessen. Die Entfaltung der 100 000er-Bewegung lag bisher in der Initiative der Kraftfahrer. Selbstkritisch stellte Kollege Ullrich, stellvertretender Vorsitzender der IG Transport, auf der II. Deutschen Verkehrskonferenz fest, daß selbst die Abt. Arbeit und Sozialpolitik im Zentralvorstand der IG Transport keine genauen Angaben darüber machen konnte, wieviel Kraftfahrer und Fahrzeuge an der 100 000er-Bewegung in den zur IG Transport gehörenden volkseigenen und ihnen gleichgestellten Betrieben beteiligt sind. Weiterhin ist es eine Tatsache, daß die Industriegewerkschaften sowie auch der Bundesvorstand des FDGB, die Parteien und Massenorganisationen, Verwaltung und Ministerien mit ihrem nicht geringen Fahrzeugpark auch heute noch der 100 000er-Bewegung abwartend gegenüberstehen. Diese Tatsache hatte ihre Ursache bisher darin, daß die Begriffsbestimmungen für Kfz.-Reparaturen nicht auf einer einheitlichen Grundlage beruhen. Durch die enge Zusammenarbeit zwischen der IG Transport und der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen war es möglich, diese Schwäche zu überwinden.

In enger Zusammenarbeit zwischen der IG Transport und der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen wurden die bisher bestehenden Begriffe der Reparaturen an Kfz. überprüft und durchgearbeitet.

Wir unterscheiden jetzt:

1. Allgemeine Instandsetzung
2. Zwischen-Reparatur
3. Großreparatur

Zur Allgemeinen Instandsetzung gehören:

Behebung von Schäden und Fehlern an den einzelnen Aggregaten, ohne Ausbau derselben, z. B. Arbeiten an der Zündung, Lichtmaschine und -anlage und Bremsen. Kleinere Schweiß- und Ausbeularbeiten an Karosserie und Kotflügel.

Die Zwischen-Reparatur sieht folgende Arbeiten vor: Ausbau und Instandsetzung einzelner Aggregate, z. B. Federn, Lichtmaschine, Starter, Kupplung und Auswechseln von einzelnen Kugellagern. Arbeiten am Motor, jedoch ohne komplette Überholung (ohne Lager- und Zylinder-ausschleifen), Ausbesserungsarbeiten am Aufbau, Poister und Lackierung.

Die Großreparatur sieht vor:

Die Überholung mehrerer Aggregate, Aus- und Einbau derselben mit kompletter Motorüberholung, größere Arbeiten am Aufbau, Lackierung.

Für diese hier angeführten Begriffsbestimmungen der Kfz.-Reparaturen sind selbstverständlich für jedes

Fahrzeug, unterteilt nach Typen, wie sie vor und nach 1945 gebaut wurden, Normen festgelegt, die bei jeder anfallenden Reparatur eine wichtige Rolle spielen.

Die durchschnittlichen Laufzeiten eines Kraftfahrzeuges zwischen vorzunehmenden Reparaturen betragen:

1. Zwischen zwei allgemeinen Instandsetzungen

P k w	
v o r 1945	n a c h 1945
bei etwa 5000 km	

2. Zwischen zwei Zwischenreparaturen

v o r 1945	n a c h 1945
bei 25 000 km	bei 30 000 km

3. Zwischen zwei Großreparaturen durchschnittlich

v o r 1945	n a c h 1945
bei 50 000 km	bei 60 000 km

1. Zwischen zwei allgemeinen Instandsetzungen

L k w	
v o r 1945	n a c h 1945
bei etwa 5000 km	

2. Zwischen zwei Zwischenreparaturen

v o r 1945	n a c h 1945
bei 25 000 km	bei 30 000 km

3. Zwischen zwei Großreparaturen durchschnittlich

v o r 1945	n a c h 1945
bei 40 000 km	bei 50 000 km

Wenn ein Kraftfahrer mit seinem Fahrzeug die Verpflichtung eingeht, 100 000 km zwischen zwei Großreparaturen zu fahren, so ist damit gemeint, daß er die für seine Wagentypen vorgesehene Laufleistung bis zur nächsten Großreparatur überbietet und dieselbe einspart. Das schließt nicht aus, möglichst viel allgemeine Instandsetzungen und Zwischenreparaturen einzusparen.

Die Erreichung dieses Zieles wird davon abhängen, inwieweit es der Kraftfahrer versteht, sein Fahrzeug besonders sorgfältig zu pflegen und wirtschaftlich so zu fahren, daß möglichst wenig Reparaturen vorgenommen werden brauchen. Die Verpflichtung ist dann hinfällig, wenn nachweislich durch Verschulden des Fahrers (d.h. durch ungenügende Pflege, schlechtes Fahren usw.) vor Erreichung der festgelegten Norm eine komplette Motorüberholung vorgenommen werden muß.

Hierbei muß erwähnt werden, daß bei allen angeführten Reparaturen, die aber nicht die Großreparatur betreffen, nur kleinere Reparaturen am Motor und allen anderen Aggregaten vorgenommen werden dürfen, die auf keinen Fall das Auswechseln von Kolben oder die Neulagerung von Lagern bzw. die Auswechslung von ganzen Aggregaten vorsieht.

Macht es sich notwendig, daß mehrere Kolben ausgetauscht, Zylinder ausgeschliffen oder Lager neu gelagert bzw. Aggregate ausgewechselt werden müssen, so hat der Technische Überwachungsdienst die Aufgabe, genau zu überprüfen, ob es sich um Materialfehler handelt, oder diese Schäden durch falsche Behandlung oder unwirtschaftliche Fahrweise hervorgerufen wurden.

In jedem Falle, wo es sich um Materialfehler handelt, läuft die Verpflichtung nach Beseitigung der Schäden weiter.

Handelt es sich nicht um Materialfehler, muß nach Beseitigung der Schäden mit einer neuen Verpflichtung begonnen werden. Dabei ist zu bemerken, daß Lager-Nachsetzen während der Verpflichtung vorgenommen werden dürfen.

Die Generaldirektion Kraftverkehr hat in Zusammenarbeit mit der IG Transport für alle in der Deutschen Demokratischen Republik laufenden Kraftfahrzeuge nachstehende Tabellen, unterteilt nach Typen, und eine Tabelle für die Laufleistung der Reifen, unterteilt nach Größen, ausgearbeitet:

**Norm der Laufstrecke zwischen zwei Großreparaturen für Lkw, Kom und Pkw**

Typ		Laufleistung eines KOM im Linienverkehr*) und eines Lkw
Maybach	CS 5	50 000 km
	HL 42	60 000 km
	HL 62, 64, 68	60 000 km
	HL 120	80 000 km
Büssing	D 2	50 000 km
	LD	70 000 km
	GV/GD	70 000 km
Vomag	B 2 4 H	60 000 km
	6 R 1060	60 000 km
	6 R 3080	70 000 km
	4 GR 4060	60 000 km
Daimler-Benz	OM 65	60 000 km
	OM 67	60 000 km
Ford	V 8	50 000 km
	BB	60 000 km
Deutz	5 M 516	60 000 km
Opel	3,6 l	50 000 km
Borgward	Expresß	50 000 km
	L 1400	50 000 km
	Columbus	50 000 km
	Bremen	60 000 km
	F 200	50 000 km
	F 400	50 000 km
Daimler-Benz	M 69	50 000 km
	M 159	50 000 km
	Framo $\frac{3}{4}$ Tonne	
	Baujahr vor 1945	45 000 km
	Baujahr nach 1945	55 000 km
Henschel	T	50 000 km
	S	60 000 km
	D	70 000 km
	G	70 000 km
	S 88	55 000 km
Deutz	F 4 M 513	55 000 km
	F 6 M 516	55 000 km
	S 105	55 000 km
	S 105	55 000 km
Krupp	M 304	60 000 km
	M 611	65 000 km
	M 201	60 000 km
	M 12	60 000 km
MAN	DO 534	65 000 km
	DO 530	65 000 km
	D 1040	65 000 km
	D 2040	70 000 km
	D 3555	70 000 km
Opel	3,5 l	70 000 km
	2,5 l	50 000 km
	Phänomen Grant	
	Baujahr vor 1945	50 000 km
	Baujahr nach 1945	60 000 km
Vomag	4 R 3080	65 000 km
Skoda	706 R	70 000 km
Horch	H 3	70 000 km
Chevrolet	LA	50 000 km
	LR u. LS	50 000 km
Citroen	P 36-P 38	50 000 km
Gräf & Stift	120 S 9	60 000 km
	120 D 9	60 000 km
	D 105	65 000 km
	D 120	65 000 km

\*) Die Laufleistung eines KOM im Stadtverkehr liegt um 10 Prozent niedriger.

Typ		Laufleistung eines KOM im Linienverkehr*) und eines Lkw
Renault	603	50 000 km
	460	50 000 km
	343	50 000 km
	383	50 000 km
	622	50 000 km
Steyr	1,5 t	50 000 km
	1,7 t	50 000 km
SIS	LKW	70 000 km

**Norm der Laufstrecke zwischen zwei Großreparaturen für Pkw**

Typ		Laufleistung
DKW	alle Größen	45 000 km
Ford	0,91 und 1,17 l	50 000 km
Adler		55 000 km
Hansa		55 000 km
Opel	P 4	50 000 km
	Kadett	50 000 km
	Olympia	50 000 km
	2 l	70 000 km
	Super	70 000 km
Daimler-Benz	170 V	75 000 km
	230	75 000 km
Wanderer		70 000 km
Horch		75 000 km
BMW		75 000 km

**Normleistungen für die Reifenlaufstrecke**

Größe	Normleistung
4,50/5,50-16	30 000 km
6,00/6,50-18	30 000 km
4,50/5,00-17	30 000 km
6,00/6,50-20	35 000 km
7,00/7,25-20	35 000 km
7,50-20	35 000 km
8,25-20	40 000 km
9,00-20	50 000 km
10,00-11,00-20	50 000 km
12,00-20	60 000 km
13,00/14,00-20	60 000 km
12,00-22	60 000 km
10,50-24	55 000 km

Die hier angeführten Reparaturbegriffe, die für jede Reparatur vorgesehenen Reparaturpreise und Reparaturstundenzahl werden für die Prämiennorm der Kraftfahrer, die in Kürze veröffentlicht wird, als Grundlage dienen.

Diese Prämiennorm wird gleichzeitig die Grundlage für die Leistungsentlohnung unserer Kraftfahrer werden. Sie wird sich aufbauen auf den Punkt 3 der Forderung der Gewerkschaften an die Regierung der Deutschen Demokratischen Republik, wonach die Werkstätten unserer VE- und gleichgestellten Betriebe an den von ihnen erzielten Material- und Grundstoffeinsparungen mit mindestens 25 Prozent zu beteiligen sind.

Mit der Klärung der Reparaturbegriffe für Kraftfahrzeuge ist eine laufende technische Überwachung der Fahrzeuge notwendig. Sie wurde festgelegt nach jeweils 5000 gefahrenen Kilometern. Sie muß sich erstrecken auf die Verkehrssicherheit des Fahrzeuges sowie auf eine genaue Überprüfung der Maschine, damit eine laufende Kontrolle gewährleistet ist. Damit wird erreicht, daß die Überschreitung der festgelegten Laufleistung des Motors nicht auf Kosten der Maschine geschieht. Insbesondere kommt es darauf an, laufend Kontrollen darüber zu führen, daß der höchstzulässige Ölverbrauch nicht überschritten wird.

Er beträgt:

normal 0,2 Ltr. = 100 km

und darf den höchstzulässigen Verbrauch von 0,6 bis 0,8 Ltr. = 100 km nicht überschreiten.

Bei der Verbreiterung der 100 000-Kilometer-Bewegung darf es keinesfalls dazu kommen, daß Rekorde erzielt werden und dabei Schäden für die Motoren eintreten, die eine weitere Reparatur ausschließen. Damit würden wir unserer Volkswirtschaft mehr schaden als nützen.

# Leipziger Frühjahrsmesse 1951

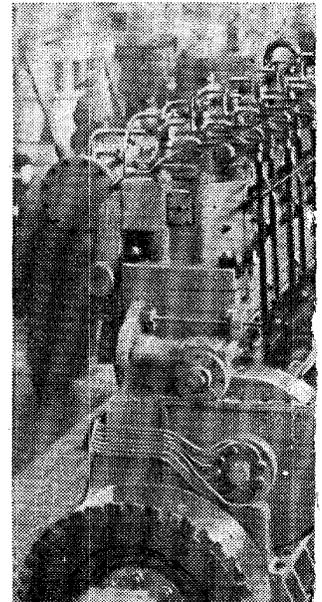
Ein Spiegelbild  
unserer Aufbauleistungen



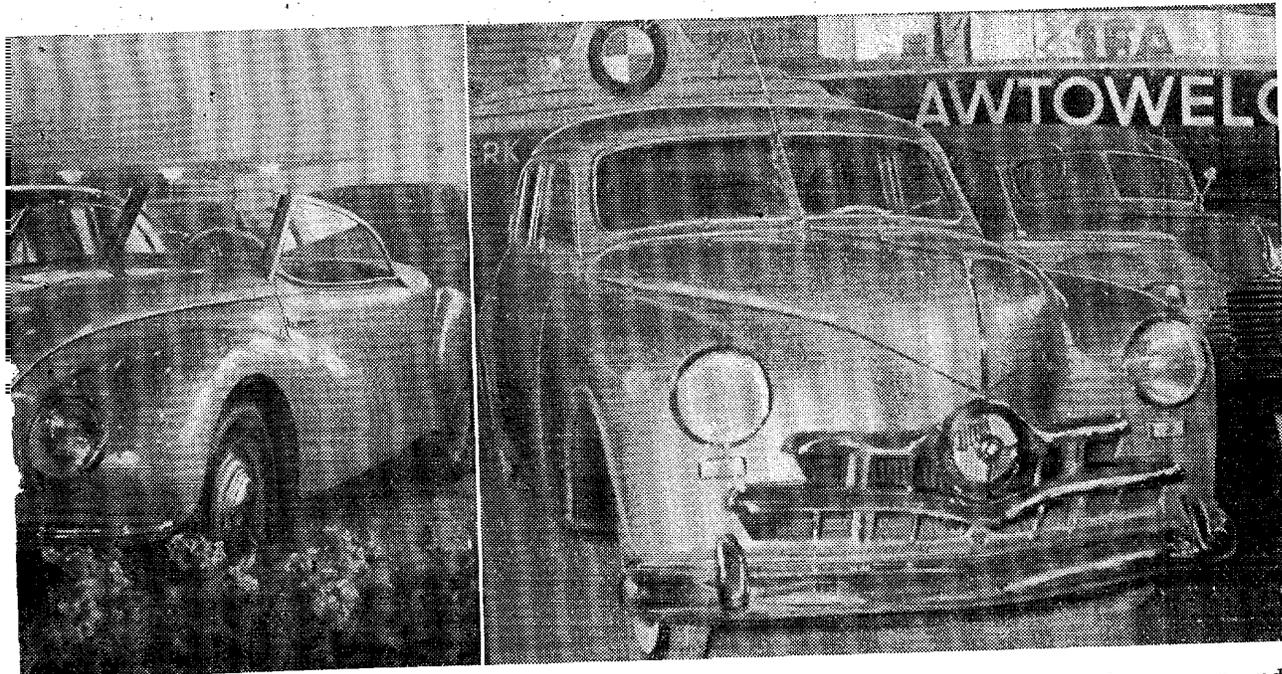
Der 50-t-Eisenbahnkran der Fa. Unruh & Liebig findet seine Verwendung beim Laden und Entladen schwerer Lasten, beim Bau und Montage, beim Schienenlegen, bei Unglücksfällen und ähnlichen Aufgaben.



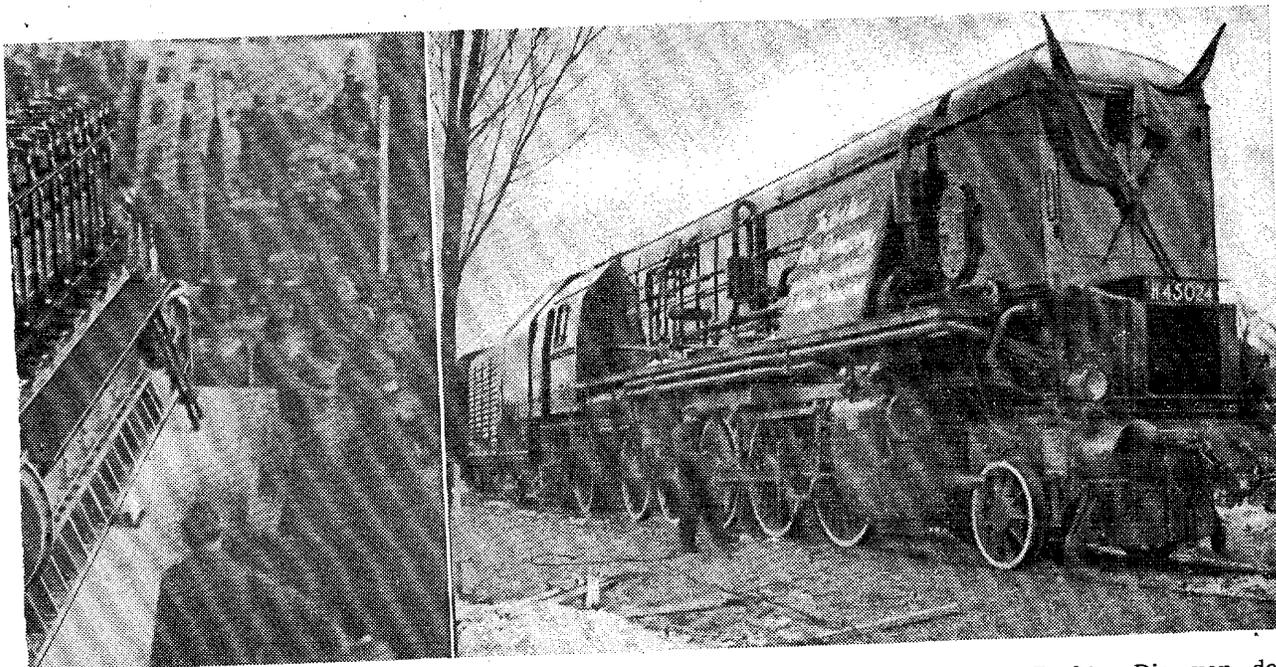
Links: Der 3-Zylinder IFA  
Verbesserungen versehene



Links: Besonderes Interess  
VVB LOWA Lokomotivbau,  
zuglok) besitzt einen Zwan  
beträgt 42 atü mit einer Lei



DKW F 9 Sportwagen (s. „Der Verkehr“, Nr. 10/50, S. 88). Rechts: Die mit allen technischen Neuerungen und BMW-Limousine 343 mit ihrem 55-PS-Motor bildete unzweifelhaft einen großen Anziehungspunkt.



e bei den Besuchern fand in Halle I die hier abgebildete schwere Schiffsmaschine. Rechts: Die von der Karl-Marx-Werk, Babelsberg, entwickelte Kohlenstaublok (1 E 1 Heißdampf-Dreizylinderverbund-Schnellgütersumlaufkessel nach der Bauart „Lamont“ mit Kohlenstaubfeuerung und Kondensator tender. Der Dampfdruck von 2900 PS.

Die technische Überwachung muß nach den Richtlinien, die von der Generaldirektion Kraftverkehr festgelegt sind, durchgeführt werden. Die 100 000-Kilometer-Leistung muß sich gleichermaßen aufbauen auf:

1. Erhöhung der Laufstrecke zwischen zwei Großreparaturen.
2. Erhöhung der Reifenlaufstrecke bis zur 1. bzw. 2. Runderneuerung.
3. Unterschreitung der Kraftstoffverbrauchsnormen und Einhaltung des festgesetzten Ölverbrauchs.

Die Verpflichtungen und Wettbewerbe beginnen:

1. Nach einer durchgeführten Großreparatur des Motors, wenn derselbe die vorgeschriebene Einlaufzeit gelaufen ist und die technische Überwachung keine Beanstandungen am Motor und Fahrzeug hat.
2. Bei Übernahme fabrikneuer Kraftfahrzeuge, wenn sie ihre Einlaufzeit gelaufen sind.
3. Bei alten Kraftfahrzeugen, wenn die Leistungen derselben nach einer durchgeführten Großreparatur kontrollierbar sind. Sie muß aber wenigstens bei 30 000 gefahrenen Kilometern nach der Großreparatur einsetzen. Die vorgeschriebene Einlaufzeit wird auf die 100 000-km-Verpflichtung mitangerechnet.

Wird die 100 000-km-Leistung erreicht, so ist selbstverständlich die Möglichkeit gegeben, die Verpflichtung zu verlängern auf weitere Kilometer, wenn es der technische Zustand des Fahrzeugs zuläßt.

Von der Einsparung der hier angeführten Reparaturen ist nicht zu trennen die Einsparung von Kraftstoff und die Verlängerung der Lebensdauer der Reifen.

Hier müssen wir uns besonders die Erfahrungen unserer sowjetischen Freunde zu eigen machen. Auch mit der Verlängerung der Laufzeit der Reifen können unsere Kraftfahrer bedeutende Einsparungen erreichen. Um eine hohe Haltbarkeit des Gummis zu erzielen, müssen auch in unseren VE- und gleichgestellten Betrieben den Kraftfahrern Instruktionen für die Benutzung der Reifen gegeben werden. Unsere Wissenschaftler, die an der Entwicklung und Produktion der Reifen maßgeblich beteiligt sind, müssen Richtlinien ausarbeiten, wann die Reifen rechtzeitig ausgewechselt werden müssen, damit eine gleichmäßige Abnutzung des Mantelprofils erreicht wird. Laufend und vor jeder Fahrt muß mit Hilfe eines Handmanometers der Luftdruck der Reifen kontrolliert und, wenn nötig, Luft nachgepumpt werden.

Unsere sowjetischen Freunde haben die Erfahrung gemacht, daß bei einer Verminderung des Luftdruckes in den Reifen um 20 Prozent die Laufdauer derselben sich um 30 Prozent verringert. Neben der laufenden Überwachung des technischen Zustandes aller Aggregate und des ganzen Fahrzeugs ist die Überprüfung für den richtigen Radsturz sowie die Regulierung der Bremsen unerlässlich.

Beim Fahren ist große Aufmerksamkeit der Führungstechnik des Fahrzeugs zu schenken. Scharfes Bremsen bedeutet hohen Reifenverschleiß und führt sehr leicht zu Durchschlägen. Der Wagen muß ruhig und ohne Rucken und in den Kurven langsam gefahren werden. Der richtigen Verteilung der Ladung ist große Bedeutung beizumessen. Überbelastungen unserer Fahrzeuge führen zur schnelleren Abnutzung der Reifen. Beim Montieren der Reifen muß darauf geachtet werden, daß sowohl die Schläuche als auch die Decken durch Einstreuen von Talkum vor Reibungen geschützt

werden. Anstreichen der Radscheiben wird dieselben immer glatt halten. Bei Zwillingsreifen muß erreicht werden, gleiche Muster des Profils zu verwenden. Alle Kraftfahrer sollten mehr als bisher darauf achten, die Reifen nicht zu überhitzen. Hier beginnt die Zerstörung des Reifens. Scharfe Kanten und Straßenbahnschienen müssen langsam und vorsichtig überfahren werden. Die laufende technische Überwachung ist zweckmäßig auch auf die Reifen auszudehnen. In größeren Betrieben sollte man besondere Gummireifen-Kommissionen bilden, mit denen unsere sowjetischen Freunde schon gute Erfahrungen gemacht haben. Sie haben die Aufgabe, die Kraftfahrer immer wieder auf die Vorschriften für die Benutzung der Reifen hinzuweisen.

Mit den hier aufgezeigten Beispielen wird unseren Kraftfahrern der Weg gewiesen für die Errichtung eines persönlichen Kontos.

Unsere Kraftfahrer, die in der 100 000-Kilometer-Bewegung fahren, sind an den eingesparten Reparaturen, Kraftstoffmengen und Reifeneinsparungen in Form von Prämien zu beteiligen.

Unsere Autoreparaturwerkstätten müssen in noch größerem Maße Qualitätsarbeit liefern. Unsere Kraftfahrer werden nur dann hohe Leistungen erzielen können, wenn sie die Gewähr haben, daß alle Fahrzeuge, die in unseren Werkstätten repariert worden sind, den Qualitätsvorschriften 100prozentig nachkommen.

Mit der Klärung der Reparaturbegriffe, der Festlegung der Normen für jede Fahrzeugtypen und der Schaffung einer wirklich brauchbaren Prämienordnung für die Kraftfahrer sind die entscheidendsten Fehler, die der Entfaltung der 100 000-Kilometer-Bewegung zur Massenbewegung bis jetzt im Wege standen, behoben worden.

Notwendig wird es sein, durch Herausgabe einer Broschüre die Erfahrungen unseres „Helden der Arbeit“, Erich Schneider, schnellstens unseren Kraftfahrern näherzubringen. Die Erfahrungen unserer 100 000-Kilometer-Fahrer, die diese Leistungen schon erfüllt und zum Teil schon überschritten haben, gilt es auf alle VE- und gleichgestellten Verkehrsbetriebe unserer Deutschen Demokratischen Republik zu übertragen.

Die bis jetzt noch sehr mangelhafte Verbindung mit den sowjetischen Kraftfahrern muß stärkstens verbreitert werden, um ihre Erfahrungen und Arbeitsmethoden auszuwerten und anzuwenden. Der Entwicklung des Erfahrungsaustausches ist größte Bedeutung beizumessen. Im Verlauf des Fünfjahrplanes muß es uns mehr und mehr gelingen, unsere Kraftfahrer zu Produktionsarbeitern zu entwickeln. Unsere volkseigenen Fahrschulen müssen darauf umgestellt werden, in ihnen nicht nur das Fahren (d. h. Schalten und die Kenntnis der Arbeitsweise des Motors und die Bestimmungen der Verkehrsordnung usw.) zu lehren, sondern hier muß schon die fachliche Qualifizierung der Kraftfahrer beginnen. In demselben Maße, wie der Kraftfahrer das Fahren und Schalten lernt, muß er für eine gewisse Zeit in einer Autoreparaturwerkstatt zur praktischen Arbeit mitherrangezogen werden. Damit wird erreicht, daß unsere Kraftfahrer mehr und mehr kleinere Arbeiten an den einzelnen Aggregaten des Fahrzeuges vornehmen können, die sonst erst in einer allgemeinen Instandsetzung oder Zwischenreparatur vorgenommen werden.

In engster Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Verkehr, der Generaldirektion Kraftverkehr und der IG Transport müssen auch für unsere 100 000-Kilometer-Bewegung Schulen für hohe Arbeitsproduktivität und Aktivistenschulen organisiert werden, um gerade diese Bewegung ernsthaft weiterzuentwickeln. Nur so wird es uns gelingen, wie oben angeführt, die dem Transportwesen und insbesondere dem Kraftverkehr gestellten Aufgaben im Fünfjahrplan wirklich zu erfüllen.

## Erfahrungsaustausch

Im Heft 5/51 werden im Kraftverkehrsteil unserer Zeitschrift erstmalig unter dem Titel „Erfahrungsaustausch“ Verbesserungen und Verbesserungsvorschläge unserer volkseigenen Kraftfahrzeugindustrie, von Reparaturwerkstätten und Kraftfahrern veröffentlicht werden. In diesem Zusammenhang fordern wir alle Leser zur Mitarbeit an der Ausgestaltung des Erfahrungsaustausches auf.

Die Redaktion

# Aktivistenpläne in den Autoreparaturwerkstätten

(Fortsetzung und Schluß)

## 6. Plan zur weiteren Mechanisierung und Verbesserung des Arbeitsprozesses

Bedingt durch die Errichtung unseres Betriebes aus acht verschiedenen kleineren Betrieben, mangelte es bisher an der einheitlichen Gesamtstrukturbildung und Organisation. Zur einheitlichen Ausrichtung sieht der Plan folgende Hauptaufgaben vor:

a) Durch gemeinsame Besprechungen aller Abteilungen und Leiter der Brigaden sollen Erfahrungsaustausche gebildet werden. Für die Mechanisierung und Verbesserung des Arbeitsprozesses müssen die eingegangenen Verbesserungsvorschläge schnellstens in die Tat umgesetzt werden. Eingereicht werden dieselben bei der Aktivistenbrigade (Koll. Kind). Sie verpflichtet sich, dieselben täglich auszuwerten und im Betrieb zu propagieren. Die allwöchentlich stattfindenden Produktionsberatungen sollen im besonderen der Kontrolle der gefaßten Beschlüsse dienen. Ab 13. Dezember täglich eine Viertelstunde vor Arbeitsschluß Produktionsberatung zum Arbeitsablauf des folgenden Tages. An dieser Produktionsberatung nimmt der Leiter des Materiallagers teil und erteilt Auskunft über die an ihn gestellten Fragen über die Materialeingänge.

Verantwortlich: Der Werkleiter.  
Termin: laufend.

b) In unserem Motorenprüfstand ist schnellstens eine Absaugvorrichtung zu schaffen, da die Auspuffgase usw. die Gesundheit der betreffenden Kollegen gefährden.

Verantwortlich: Betriebsleitung.  
Termin: 30. November 1950.

c) Montagetische und Werkbänke sind sowohl noch für einzelne Maschinen als für das Nebenwerk Engelstraße zu beschaffen bzw. bereitzustellen. Für die Lehrwerkstatt unseres Betriebes ist schnellstens ein verschließbarer Schrank zur Verfügung zu stellen, um die wertvollen Werkzeuge und Meßgeräte unter Verschluss halten zu können.

Verantwortlich: Betriebsleitung.  
Termin: 30. November 1950.

d) Aggregatbau, Kurbelwellenschleiferei, Lagergießerei sind auf Serienarbeit umzustellen, um eine rationelle Arbeitsweise zu erzielen.

Verantwortlich: Brigadier — Mechanik.  
Termin: 30. November 1950.

e) Sachgemäße Demontage der angelieferten Motore für den Motorenbau ist dringendst erforderlich, um eine Beschädigung zu vermeiden.

Verantwortlich: Betriebsleitung.  
Termin: 15. November 1950.

f) Zur Verbesserung der gesamten Arbeitsorganisation ist die persönliche Verantwortung jedes einzelnen für den Ablauf in seinem Arbeitsbereich notwendig. Um alle Belegschaftsmitglieder mit der Betriebsorganisation restlos vertraut zu machen, sind folgende Arbeiten notwendig:

Erstellen von Unterstrukturplänen für jede Hauptabteilung.  
Verantwortlich: Hauptabteilungsleiter und Abteilungsleiter.  
Termin: 15. Dezember 1950.

g) Erstellung eines Gesamt-Organisationswerkes, in welchem sämtliche Unterstrukturpläne, Arbeitslinien und Organisationsvorschriften vorhanden sind.

h) Regelmäßige Unterrichtung der Abteilungsbelegschaftsmitglieder im Rahmen der AGL-Versammlung, über den Arbeitsablauf ihrer Abteilung.  
Verantwortlich: Kaufm. Leitung.  
Termin: 31. Dezember 1950.

i) Die Kontrolle der Durchführung unserer Betriebsorganisation wird durch die Mitglieder der Planbrigade durchgeführt. Festgestellte Fehler sind sofort abzustellen.

j) Die Materialanforderungszettel sind unbedingt am folgenden Tage auszurechnen und der Betriebsbuchhaltung zuzustellen. Die Lieferfirmen sind zu ersuchen, die Rechnungen möglichst im Duplikat zugleich mit der Lieferung zu senden.  
Verantwortlich: Abteilung Einkauf und Lagerbuchhaltung.  
Termin: 20. November 1950.

k) Die Finanzbuchhaltung und Kasse wird verpflichtet, eine tägliche Verbuchung der anfallenden Belege zu erzielen. Eine ständige Überwachung sämtlicher Konten in bezug auf ihre Klarheit und sofortige Bereinigung der Auftragsdifferenzen. Besonderer Wert ist darauf zu legen, daß die Außenstände auf einen Monatsumsatz heruntergedrückt werden müssen.  
Verantwortlich: Hauptbuchhaltung.  
Termin: 31. März 1951.

l) Die Betriebsbuchhaltung stellt sich folgende Aufgaben: Erstellung des Betriebsabrechnungsbogens bis zum 15. des nachfolgenden Monats und Bekanntgabe an sämtliche Abteilungen. Erstellung des Kostenstellenbogens bis zum 15. des nachfolgenden Monats.

m) Nicht zu beschaffende Ersatzteile sind nach Auftragserteilung durch die Abteilung Mech.-Werkstatt vordringlichst zu erledigen.

Verantwortlich: Brigadier — Mech.-Werkstatt.  
Termin: 20. November 1950.

n) Die Finanzbuchhaltung sorgt nach Vorplanung für die rechtzeitige Erstellung von Betriebsmitteln, um die Begleichung der Lieferanten-Rechnungen ohne Verzugszinsen zu erzielen.

Verantwortlich: Hauptbuchhaltung.  
Termin: 30. November 1950.

## 7. Plan für die rationelle Ausnutzung der Arbeitszeit

Der Werktätige in unseren volkseigenen Betrieben hat das Recht zu fordern, daß ihm alle Wege zur Erreichung seines Zieles — Verbesserung der Arbeitsproduktivität — offen sind.

a) Minderwertige oder stumpfe Werkzeuge erfordern Arbeitsunterbrechungen, weshalb die Werkzeugausgaben angehalten werden müssen, nur einwandfreie Werkzeuge auszugeben.

Verantwortlich: Werkleiter  
Termin: 25. 11. 1950

b) Durch Erteilung klarer Aufträge und Bereitstellung aller Unterlagen und Materialien sind Wartezeiten zu verringern. Es darf nicht mehr vorkommen, daß insbesondere Fachkräfte ihre Arbeitszeit dazu verwenden müssen, diese Unterlagen und Materialien selbst herbeizuschaffen, wofür die Leiter der Brigaden Sorge zu tragen haben.

Verantwortlich: Brigadiere  
Termin: 25. 11. 1950

c) Die Betriebsleitung wird beauftragt, für die in genügender Anzahl auf Lager liegenden 24 Voltlampen Transformatoren zu beschaffen, um den Engpaß an Handlampenbeleuchtungen zu beseitigen.

Die Betriebsleitung wird verpflichtet, bei den zuständigen Stellen zu erwirken, daß die Zuteilung an Glühlampen (220 Volt) erhöht wird.

d) Die nach dem Gesetz der Arbeit festgelegte 48 Stundenwoche muß unbedingt eingehalten werden. In Ausnahmefällen dürfen Überstunden nur mit Genehmigung der BGL geleistet werden.

Verantwortlich: BGL  
Termin: 25. 11. 1950

## 8. Plan für materielle, kulturelle und soziale Verbesserung der Lebenslage der Belegschaft

Der Fünfjahrplan, das bisher größte friedliche und kulturelle Aufbauwerk in der deutschen Geschichte, stellt an das deutsche Volk, insbesondere aber an die Werktätigen, höchste Anforderungen. Demgegenüber müssen auch in unserem Betrieb alle Möglichkeiten ausgenutzt werden, um unseren Werktätigen, entsprechend ihren Neigungen, Gelegenheit zu geben, sich an der Kulturarbeit zu beteiligen. Die BGL unseres Betriebes stellt sich in dieser Hinsicht folgende Aufgaben:

a) Gesundheitswesen.

Die Belegschaft ist besonders darauf hinzuweisen, daß der Betriebsarzt, welcher zweimal in der Woche seine Sprechstunde im Betriebs-sanitätsraum abhält, reger als bisher in Anspruch genommen wird. Dadurch sparen wir wesentlich an Ausfallstunden ein und ersparen unseren Kolleginnen und Kollegen lange Wartezeiten bei sonstigen Ärzten. In Belegschaftsversammlungen wird die Belegschaft nochmals darauf hingewiesen.

Verantwortlich: BGL — Komm. f. Arbeitsschutz  
Termin: 15. 12. 1950

b) Arbeitsschutz.

Die Arbeitsschutzkommission wird hiermit verpflichtet, jeden Monat eine Betriebsbegehung durchzuführen. Die Betriebsleitung ist verpflichtet, schneller als bisher die jeweils beanstandeten Mängel zu beheben, es geht nicht an, daß deren Beseitigung wiederholt angemahnt werden muß. Jedes einzelne Belegschaftsmitglied ist verpflichtet, die Arbeitsschutzbestimmungen zu beachten und dazu beizutragen, daß Unfälle vermieden werden, um wertvolle Arbeitskräfte für die Aufgaben des Fünfjahrplanes zu erhalten.

Verantwortlich: Betriebsleitung — BGL — Komm.  
Termin: 15. 12. 1950

c) Die Kulturgruppen des Werkes sind mit Hilfe der FDJ-Betriebsgruppe, SED-Betriebsgruppe und Betriebsleitung weiter auszubauen, um sie für alle betrieblichen Veranstaltungen heranziehen zu können.

Verantwortlich: BGL  
Termin: laufend

d) Die bereits bestehende Werkbücherei ist weiter auszubauen, insbesondere durch Fachbücher für unsere Jugend zu ergänzen.

Verantwortlich: BGL  
Termin: laufend

e) Die Errichtung eines Betriebsfunktens für unser Werk ist schnellstens in die Wege zu leiten und die Genehmigung von der VVB einzuholen.

Verantwortlich: BGL und Betriebsleitung  
Termin: 25. 11. 1950

f) Die von den Werktätigen unseres Betriebes laufend in Anspruch genommene Kantine wollen wir weiter ausbauen.

Verantwortlich: BGL  
Termin: 31. 12. 1950

g) Die Wasch- und Umkleieräume für unsere produktiven weiblichen Kräfte sind schnellstens zu erstellen.

Verantwortlich: BGL und Betriebsleitung  
Termin: 25. 11. 1950

h) Zur Verbesserung der Werkkitchenverpflegung ist die Errichtung einer eigenen Werkkitchen geplant. Durch Ausbau einer Werkhalle ist darüber hinaus die Schaffung eines Kulturraumes sowie eines Klubraumes für die Jugend geplant.  
Verantwortlich: BGL und Betriebsleitung  
Termin: 1. Mai 1951

i) Der an der Halle 16 sich befindende Fahrradständer muß sofort Instand gesetzt und zum allgemeinen Gebrauch an der neuen Motorenhalle aufgestellt werden.  
Verantwortlich: Betriebsleitung  
Termin: 30. 11. 1950

### 9. Plan zur Erhöhung der beruflichen Qualifikation

Die uns im Rahmen des Fünfjahrplanes gestellten großen Aufgaben lassen sich nur lösen, wenn sie mit fähigen und geschulten Arbeitern und Angestellten in Angriff genommen werden können. An den Fähigkeiten unserer Werk tätigen brauchen wir nach den großen Leistungen, besonders in den letzten Monaten, nicht mehr zu zweifeln.

Von der besseren fachlichen Schulung unserer Arbeiter und Angestellten ist das Tempo des Aufbaues auch unseres Betriebes abhängig. Unsere Werk tätigen haben die Verpflichtung, ständig an sich zu arbeiten und ihre beruflichen Qualitäten zu steigern. Die Planbrigade stellt sich daher folgende Aufgaben:

a) In regelmäßig stattfindenden Besprechungen am Arbeitsplatz sollen wichtige Arbeitgänge allen Kollegen in einem regen Erfahrungsaustausch bekanntgemacht werden.  
Verantwortlich: die Planbrigade  
Termin: 30. 11. 1950

b) Wir haben uns zum Ziel gesetzt, 10 Prozent unserer Belegschaft an den Fachlehrgängen der Volkshochschule teilnehmen zu lassen. 50 Prozent der entstehenden Kosten werden aus den Kulturfonds der Gewerkschaftsgruppe des Betriebes gezahlt.  
Verantwortlich: Planbrigade, BGL und Betriebsleitung.

c) Innerhalb unseres Betriebes werden wir in der Freizeit durch werkeigene Fachkräfte sowohl fachtechnische als auch verwaltungsmäßige Schulungen durchführen und hierbei unseren Nachwuchs an jungen Spezialmonteuren sichern, wie auch allen Kolleginnen und Kollegen Fragen der Betriebsorganisationen erläutern. Dauer der Schulung wöchentlich 2 Stunden.  
Verantwortlich: Betriebsleitung  
Termin: 30. 11. 1950

### 10. Plan zur Beseitigung falscher Arbeitsnormen

Die Arbeit in unseren volkseigenen Betrieben ist ein Mittel dazu, unsere volkseigene Wirtschaft ständig zu festigen und den Lebensstandard des deutschen Volkes laufend zu verbessern. Eine der wichtigsten Voraussetzungen dafür ist die Steigerung der Zahl der im Leistungslohn Beschäftigten. Die Grundlage hierfür bilden technisch begründete Arbeitsnormen. Für die Erstellung derselben werden folgende Aufgaben festgelegt:

a) Erstellung technisch begründeter Normen am Arbeitsplatz in Zusammenarbeit mit TAN-Sachbearbeitern und Leitern der Arbeitsbrigaden, wobei Arbeitsablaufstudien durchzuführen sind. Die Arbeitsbrigaden verpflichten sich, innerhalb ihrer Brigaden auf die Erstellung technisch begründeter Normen hinzuwirken und den Kampf gegen unrichtige Normen zu organisieren.

b) Wir stellen uns die Aufgabe, ab Anfang des Jahres 1951 80 Prozent unserer Kollegen im Leistungslohn zu beschäftigen.  
Verantwortlich: TAN und Brigadiere  
Termin: bis 31. 12. 1950 — 70 Prozent im Leistungslohn

### 11. Plan für die Senkung der Selbstkosten und die Kontrolle der Durchführung des Aktivistenplanes

Die Selbstkosten sind der finanzielle Ausdruck sämtlicher Aufwendungen eines Unternehmens für die Warenproduktion oder für die Ausführung von Arbeiten.

Die Senkung der Selbstkosten ist im Volkswirtschaftsplan festgelegt. Wenn sie in größerem Umfange gesenkt werden, als planmäßig vorgesehen war, so ist das ein Zeichen für zute und sparsame Arbeit des Betriebes. Wir haben uns zur Aufgabe gestellt, in Durchführung der vorgenannten Einzelpläne die Selbstkosten um mindestens 5 Prozent über die vorgesehene planmäßige Senkung hinaus zu senken.

Die Kontrolle der Durchführung des Aktivistenplanes wird durch die Planbrigade sowie BGL und SED-Betriebsgruppe durchgeführt und in regelmäßigen Kontrollsitzen schriftlich niedergelegt.

Die Gesamtbelegschaft wird monatlich durch die Planbrigade über den Fortgang des Aktivistenplanes unterrichtet.

Nach den Durchrechnungen unserer Teilpläne stellen wir bei vorsichtigster Berechnung folgende Angaben über erreichbare Einsparungen auf:  
monatlich etwa 3500 DM, für das Jahr 1951; etwa 40 000 DM.

### 12. Plan zur Popularisierung unseres VEB-Planes innerhalb der Belegschaft

Durch eine rege Agitationstätigkeit wollen wir der Belegschaft die Bedeutung unseres VEB-Planes näherbringen. Im Rahmen von Belegschaftsversammlungen wird monatlich je ein Aktivist unseres Betriebes über den VEB-Plan sprechen.  
Verantwortlich: Planbrigade  
Termin: 30. 11. 1950.

Die Voraussetzung für die Durchführung des Aktivistenplanes ist in unserem Betrieb durch die vorhandenen Arbeitsbrigaden durchaus gegeben. Die Mitglieder der Planbrigade sowie unsere Aktivisten und darüber hinaus die ganze Belegschaft haben sich bereit erklärt, diesen Plan in unserem Betrieb zu verwirklichen, um Produktionsverluste zu vermeiden, die Selbstkosten zu senken und damit die Arbeitsproduktivität zu steigern.

Wir haben nach Rücksprache mit den Kollegen vom Autohaus am Johannisplatz, Leipzig, Zweigbetrieb der VEB Sachsen — Fahrzeugbau — für die Erfüllung des Aktivistenplanes einen Wettbewerb abgeschlossen. Als Vergleichsmonat ist der Monat September festgelegt. Wir erstreben, im Rahmen dieses Planes und des kollegialen Wettbewerbes einen laufenden Erfahrungsaustausch vorzunehmen und mindestens monatlich von jedem Betrieb drei Kollegen zu diesem Erfahrungsaustausch zu entsenden. Die Dauer des Wettbewerbes wird für die Zeit vom 1. Oktober 1950 bis 31. Dezember 1950 festgelegt.

Der Aktivistenplan ist der entscheidende Hebel zur Realisierung des Fünfjahrplanes.

Die Erfüllung des Fünfjahrplanes bedeutet für uns alle Frieden — Einheit — Wohlstand.

Zum Wohle unseres Volkes sparen wir mit der Sekunde, dem Gramm, dem Pfennig.

★

Mit diesem sich in 12 Einzelpläne gliedernden Aktivistenplan haben sich die Kollegen vom ARW I, Erfurt, das Ziel gesetzt, die Selbstkosten im 1. Planjahr des Fünfjahrplanes überplanmäßig um 5 Prozent zu senken.

Im 1. Planjahr ist vorgesehen, rund DM 30.000,— durch die richtige Verwendung von Grund- und Hilfsstoffen einzusparen; DM 5.000,— wurden als Ziel der Einsparung durch bessere Pflege der Maschinen und Werkzeuge gesetzt, wovon allein DM 2.000,— auf den Arbeitslohn für einen bis jetzt mit der Pflege der Maschinen und Werkzeuge betrauten Reparaturschlosser entfallen. Durch Verbesserung der Qualität der Reparaturen und den damit verbundenen geringeren Anfall von Reklamationen werden die Kollegen des ARW I, Erfurt, DM 3.000,— einsparen. Die im Plan 4 vorgesehene Senkung von DM 320,— durch Einsparung von Energie wird erreicht, obwohl mehr Maschinen und Brennstellen in Betrieb genommen werden. Die Verbesserung des innerbetrieblichen Transportwesens bringt eine Ersparnis von DM 200,— und schaltet dabei aus, daß Leerläufe entstehen.

Mit diesen hier angeführten wenigen Beispielen wird den Kollegen in unseren Autoreparaturwerkstätten aufgezeigt, daß auch im Transportsektor die Erstellung von Aktivistenplänen gegen alle Produktionsverluste möglich ist.

Die Kollegen vom ARW I, Erfurt, müssen ständig ihren Aktivistenplan überarbeiten und ergänzen. Der Plan 8 für die materielle, kulturelle und soziale Lebenslage und der Plan 9 zur Erhöhung der beruflichen Qualifikation müssen aus dem Aktivistenplan herausgenommen werden. Die Aufgaben, die in diesen beiden Einzelplänen gestellt sind, gehören in den Betriebsplan bzw. in den betrieblichen Kollektivvertrag.

Notwendig ist, daß der Aktivistenplan für jeden Kollegen sichtbar ausgehängt wird und daß der Vorschlag, der Name des Kollegen, der den Vorschlag eingebracht hat, der voraussichtliche wirtschaftliche Nutzeffekt, der Durchführungstermin und die für die Durchführung Verantwortlichen erfaßt sind. Damit werden die Kollegen stärker als bisher für die erfolgreiche Erfüllung des Aktivistenplanes interessiert und sind in der Lage, in steigendem Maße von ihrem Mitbestimmungsrecht durch die Kontrolle über die Durchführung der angenommenen Vorschläge Gebrauch zu machen.

Die Aktivistenbrigade des ARW I, Erfurt, sollte die hier angerissenen Punkte beachten und an die Realisierung schnellstens herangehen.

## Wie verlängern wir die Lebensdauer der Reifen?

Es liegt in der Hand des Kraftfahrers, die Lebensdauer seiner Reifen zu verlängern und somit dazu beizutragen, daß wertvolle Rohstoffe nicht verschwendet, sondern richtig ausgenutzt werden. Ebenso wie andere Teile des Kraftfahrzeuges dankt auch der Reifen seinem Besitzer Aufmerksamkeit und Pflege durch die Erzielung hoher Kilometerleistungen. Der Kraftfahrer muß daher wissen, welche Umstände die Reifenleistungen maßgeblich beeinflussen.

Es sind dieses:

### 1. Belastung und Luftdruck.

Jeder Reifen ist für eine bestimmte Belastung konstruiert. Unter dem Einfluß der Last drückt sich der Reifen an der Stelle, an welcher er den Boden berührt, ein. Überbelastung bewirkt ein zu starkes Zusammendrücken des Reifens und führt mit der Zeit zu einer Überbeanspruchung des Unterbaues und somit zu Gewebeschäden. Jede Überbelastung bewirkt eine Minderleistung. Wie sich bei Versuchen ergab, haben z. B. 25 Prozent Überbelastung etwa 35 Prozent Minderleistung zur Folge. Andererseits ergeben sich höhere Leistungen, wenn es nicht erforderlich war, die Maximaltragfähigkeit dauernd auszunutzen. Es empfiehlt sich daher, bei besonders in Anspruch genommenen Fahrzeugen, wenn die Konstruktion es zuläßt, auf die gleichen Felgen passende Übergrößen zu montieren, die nicht voll in Anspruch genommen werden. Die Reifenleistung wird dadurch gesteigert, was den Preisunterschied mehr als ausgleicht.

Die für jeden Reifen in Frage kommende Tragfähigkeit, ebenso wie der Luftdruck, ist in den Belastungs- und Luftdrucktabellen der Reifenfabriken festgelegt. Jeder Kraftfahrer sollte sich zur Pflicht machen, seinen Wagen bei Übernahme oder falls Umbauten vorgenommen sind, durch welche sich das Gewicht oder die Ladefähigkeit ändert, auf die Waage zu fahren, um die Belastung der einzelnen Reifen festzustellen, und zwar bei unbelastetem, teilweise belastetem und vollbelastetem Fahrzeug. Bei nicht Innehaltung des vorgeschriebenen Luftdruckes muß der Reifen ebenso wie bei Überbelastung eine für ihn nicht vorgesehene Mehrarbeit leisten, und es ergeben sich Schäden im Unterbau, die fast immer eine haltbare Instandsetzung ausschließen.

Besondere Wartung bedarf die Zwillingsbereifung bei Nutzfahrzeugen. Man soll nicht einen neuen Reifen zusammen mit einem abgefahrenen montieren, da sonst eine ungleichmäßige Verteilung der Last eintritt und der höhere Reifen den größeren Teil der Last zu tragen hat. Wenn sich die Montage zweier ungleicher Reifen als Zwillingsreifen nicht vermeiden läßt, so muß der im Profil besser erhaltene Reifen nach außen gelegt werden. Es empfiehlt sich außerdem bei Montage von neuen Reifen in Zwillingsanordnung nach je 6000 bis 8000 km Laufzeit eine Auswechslung des inneren mit dem außen laufenden Reifen vorzunehmen. Auch ist es angebracht, den Luftdruck im innen laufenden Reifen etwa  $\frac{1}{4}$  atü niedriger zu halten. Es wird dadurch ein Ausgleich zur Straßenwölbung und gleichmäßigere Belastung erzielt.

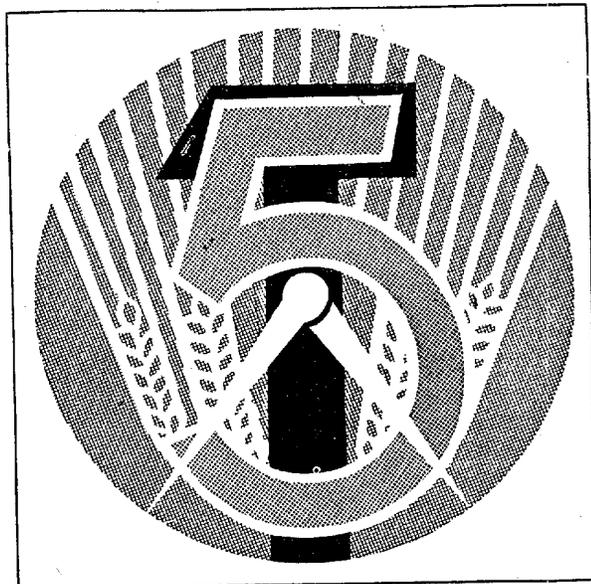
### 2. Fahrgeschwindigkeit, Fahrweise und Überhitzung der Reifen.

Ebenso wie sich bei schneller Fahrt ein hoher Benzinverbrauch ergibt, so ist auch die Reifenabnutzung eine größere. Durch die Reibung zwischen Reifen und Fahrbahn wird ebenso wie infolge der Durchwalkung des Reifens Wärme erzeugt, und zwar bei schneller Fahrt in erheblichem Maße. Der Gummi wird bei erhöhter Temperatur weicher, was einen größeren Abrieb zur

Folge haben muß. Nach den durchgeführten Versuchen ist die Laufflächenabnutzung eines Reifens, wenn man dieselbe bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 55 km als normal bezeichnet, bei einer Geschwindigkeit von 80 km um etwa 35 Prozent höher und steigt bei darüber hinausgehenden Geschwindigkeiten noch in erheblichem Maße. Dauernd schnelles Fahren ergibt somit einen größeren Reifenverschleiß, ebenso wie das Durchrasen von Kurven und häufiges und scharfes Bremsen.

Eine Überhitzung ist jedem Reifen schädlich, im besonderen dem Nutzwagenreifen. Wenn ein Reifen überhitzt ist, so ist von den drei Punkten, auf die es ankommt — Luftdruck, Belastung, Geschwindigkeit — wenigstens ein Teil falsch gewählt. Nur wenn diese Punkte nach den Tabellen der Reifenfabriken genau aufeinander abgestimmt sind, läßt sich die schädliche Überhitzung des Reifens vermeiden. Auch ein überhitzter Reifen fühlt sich — infolge Kühlung der Außenseite durch den Fahrwind und da Gummi ein schlechter Wärmeleiter ist — zunächst nur handwarm an, weil der Herd der Überhitzung im Innern des Reifens liegt. Erst nach einiger Zeit ist die Innentemperatur nach außen geströmt. Fühlt sich nach einer Fahrpause von 20 Minuten ein Reifen überhitzt an, so ist dieses ein Beweis, daß entweder die Geschwindigkeit zu hoch, das Gewicht der Ladung für den Reifen zu schwer oder der Anfangsluftdruck zu niedrig war. Verkehrt ist es in jedem Falle, den durch die Erhitzung stärker angestiegenen Luftdruck durch Ablassen von Luft herabzusetzen, da der Reifen nach erfolgter Abkühlung einen zu geringen Luftdruck haben würde. Es muß daher vor allem geprüft werden, ob der Luftdruck des völlig abgekühlten Reifens den Vorschriften der Luftdrucktabelle entspricht.

Überhitzung hat nicht nur eine schnelle Laufflächenabnutzung zur Folge, sondern es ist möglich, daß die Lauffläche sich stückweise vom Gewebe ablöst, Schäden im Unterbau auftreten und der Reifen an seiner schwächsten Stelle platzt.



**Unter diesem Zeichen vorwärts  
zu neuen Erfolgen,  
zu besserem Leben!**

### 3. Einwandfreier Radlauf und einwandfreie Beschaffenheit der Felgen

Wenn sich eine einseitige oder sonst ungleichmäßige Abnutzung der Lauffläche besonders bei den Vorderreifen bemerkbar macht, so ist unbedingt eine Überprüfung des Fahrzeuges erforderlich. Falsche Vorspur, falscher Sturz der Vorderräder, ausgeschlagene Lenkorgane, verbogene Achsschenkel sowie schleifende Bremsstromeln bewirken, daß der Reifen nicht richtig rollt und durch Abradieren vorzeitig verschleißt. Außerdem hat unkorrekter Radlauf auch einen erhöhten Betriebsstoffverbrauch zur Folge.

Alle Reifen sind in den Wulstpartien besonders empfindlich. Wulstschäden schließen meist eine haltbare Instandsetzung aus. Ein korrekter Reifensitz ist nur gewährleistet, wenn der Reifen auf die Felgenabmessung montiert wird, für die er konstruiert ist. Schadhafte, rostige und falsche Felgen verursachen Wulstdefekte, die auch infolge des Eindringens von Feuchtigkeit ein Durchrosten der Drahteinlagen mit sich bringen können und dem Reifen den Halt auf der Felge nehmen. Die Felgen müssen von Zeit zu Zeit vom Rostansatz befreit werden. Verbeulte Felgen sind auszuwechseln. Wulstschäden entstehen bei Flachbettfelgen auch, wenn der abnehmbare Seitenring verbogen ist oder infolge mangelhafter Spannung nicht mehr fest in der Felgennute sitzt.

Die Reifenmontage muß, um eine Beschädigung der Wulste zu vermeiden, sachgemäß durchgeführt werden. Bei Montage eines Reifens auf eine Tiefbettfelge darf keine Gewalt angewandt werden. Nach der Reifenmontage müssen die Kennlinien, die sich beiderseits über den Wulsten befinden, überall im gleichen Abstand vom Felgenrand sichtbar sein.

### 4. Jahreszeit, Witterung und Straßenbeschaffenheit

Vorgenannte Punkte haben auf den Verschleiß ebenfalls Einfluß, worauf noch besonders hingewiesen

werden soll. Im Sommer wirkt sich Sonnenbestrahlung, Lufttemperatur und Erhitzung der Fahrbahn ungünstig auf den Laufflächenabrieb aus, während im Winter und in den kühleren Jahreszeiten wie auch bei Regen und Schnee eine gewisse Abkühlung der Reifen erfolgt. Wenn der Fahrer auch keinen Einfluß auf das Wetter hat, so ist es doch angebracht, im Sommer große Fahrstrecken in die kühleren Tageszeiten zu verlegen und nach Möglichkeit den parkenden Wagen nicht in die Sonne zu stellen. Es wird auch interessieren, daß die Reifenabnutzung von dem Zustande der Straßen und der Streckenführung abhängt. Auf guten Straßen mit glatter Decke ist die Abnutzung geringer. Auf Straßen mit vielen Kurven, Steigungen und Gefällen ist der Verschleiß auch bei guter Straßendecke erheblich höher.

Zusammenfassend soll noch darauf hingewiesen werden, daß vieles von dem Gesagten, besonders langjährigen Kraftfahrern, als selbstverständlich erscheint. Die Praxis und statistische Aufzeichnungen haben jedoch ergeben, daß noch eine recht große Anzahl von Reifen durch unsachgemäße Behandlung und sorglose Wartung vorzeitig unbrauchbar wird, und zwar insbesondere auch die wertvollen Riesenluftreifen durch Überbelastung.

Die Reifenindustrie im Bereiche der Deutschen Demokratischen Republik, die nach dem Zusammenbruch von Grund auf aufgebaut werden mußte, fertigt bereits wieder Reifen in allen gängigen Größen an, mit denen — eine entsprechende Wartung vorausgesetzt — durchaus zufriedenstellende Leistungen erzielt werden. Ein „Technischer Ratgeber“ befindet sich in Vorbereitung und wird demnächst herausgegeben. Es wird allen Kraftfahrern empfohlen, den darin vermerkten Daten, Belastung, Luftdruck und Fahrgeschwindigkeiten betreffend, besondere Beachtung zu schenken.

## Sind Kraftwagen pfändbar?

Bei der Frage, ob ein Kraftwagen pfändbar ist, kommt es weniger auf die Art des Wagens an, sondern darauf, wer der Besitzer desselben ist. Gehört das Fahrzeug einer Privatperson, dann ist es ohne jeden Zweifel der Pfändung unterworfen. Nach § 811 der Zivilprozessordnung in der Fassung vom 24. Oktober 1934, dessen Bestimmung heute noch gilt, sind zwar Gegenstände, die zum persönlichen Gebrauch des Schuldners dienen oder die zur Haushaltsführung notwendig sind, der Pfändung nicht unterworfen. Wenn auch Kraftfahrzeuge heute nicht mehr als Luxus, sondern als Gebrauchsfahrzeuge anzusehen sind, so kann doch diese Schutzvorschrift auf sie keine Anwendung finden. Zu den Privatpersonen in diesem Sinne rechnen auch Ärzte, Rechtsanwälte, Kaufleute usw. Gewiß mag für diese und ähnliche Berufsgruppen die Benutzung eines Kraftfahrzeuges zur Ausübung des Berufs wünschenswert sein, sie ist jedoch nicht unbedingt notwendig. Die Ausübung dieser Berufe ist — wenn auch mit Schwierigkeiten — ohne einen Kraftwagen möglich.

Nach dem bereits erwähnten § 811 der ZPO genießen weiter alle Gegenstände einen Pfändungsschutz, die der Schuldner zur Ausübung seiner körperlichen oder geistigen Tätigkeit oder sonstiger persönlicher Leistungen notwendig hat. Unter den Begriff „Gegenstände“ in diesem Sinne fallen ohne Zweifel auch Kraftfahrzeuge. Es ergibt sich hieraus, daß ein solches Fahrzeug dann unpfändbar ist, wenn es der Schuldner zur persönlichen Ausübung seiner Berufstätigkeit, aus der er seinen

Berufserwerb erzielt, unbedingt benötigt. Nach der bislang ergangenen Rechtsprechung ist diese Vorschrift im Interesse der Gläubiger eng auszulegen. So stellt das Landesgericht Berlin in einer Entscheidung vom 23. Juni 1949 (1a T 186/49) fest: „Der § 811 der ZPO schützt den Erwerb durch eigene Arbeit. Die Verwertung der Arbeitskraft wird durch Erhaltung der unentbehrlichen Arbeitsmittel gewährleistet. Nicht unter den Schutz der Vorschrift fällt dagegen der Unternehmer, der aus der Ausnutzung sächlicher Betriebsmittel und der Verwertung fremder Arbeitskräfte seinen Erwerb zieht.“ Nach dieser Stellungnahme ist ein Pfändungsschutz nur für den Wagen möglich, den ein Fuhrunternehmer zur Ausübung seines Berufes oder Gewerbebetriebes selbst fährt. Hierbei spielt es keine Rolle, ob es sich um einen PKW oder einen LKW handelt.

Voraussetzung ist lediglich, daß der Besitzer aus diesem einen Fahrzeug durch eigene Arbeitsleistung seinen Broterwerb erzielt. Fährt der Unternehmer den Wagen nicht selbst, sondern ein von ihm angestellter Kraftfahrer, dann entfällt der Pfändungsschutz. Dies gilt auch dann, wenn der Fuhrunternehmer mehrere Wagen besitzt. In diesem Falle ist nur der Wagen geschützt, den der Besitzer selbst lenkt. Recht günstig für die Schuldner ist weiter ein Urteil des gleichen Gerichtes vom 15. August 1949 (1a T 28/49). Nach diesem geht ein einmal bestehender Pfändungsschutz für den Kraftwagen auch dann nicht verloren, wenn der Besitzer seinen Beruf zeitweilig oder teilweise nicht ausübt.

# Schifffahrt

Von Wilhelm Schulze

## Die Privatschifffahrt im Fünfjahrplan

Seit 1945, verstärkt jedoch seit Bildung der Deutschen Schifffahrts- und Umschlagsbetriebszentrale (DSU), Berlin O 17, Beymestr. 19, gemäß Anordnung der früheren Deutschen Wirtschaftskommission vom 27. Juli 1949, verstummen die böswilligen Gerüchte über eine Enteignung der Privatschifffahrt nicht. Auch anlässlich der II. Deutschen Verkehrskonferenz hat der komm. Generaldirektor der GD Schifffahrt, Keul, mit aller Entschiedenheit diese Enteignungsgerüchte als unsinnig herausgestellt. Diese Gerüchte entbehren jeder Grundlage, zumal durch die Verfassung der Deutschen Demokratischen Republik das Privateigentum geschützt ist. Andererseits steht jedoch auch fest, daß der Besitz an Produktionsmitteln, in unserem Falle an Verkehrsmitteln, eine Verpflichtung gegenüber der Allgemeinheit in sich birgt.

Wenn nun auch für die Schifffahrt endlich das in die Wege geleitet wird, was in anderen Wirtschaftszweigen zwischen dem Volkseigentum und den Privatunternehmen schon längst in Kraft getreten ist, nämlich die gegenseitigen Verpflichtungen vertraglich niederzulegen, wird die Atmosphäre bereinigt werden.

Erste Voraussetzung für die Vertragsbeziehungen zwischen der volkseigenen Deutschen Schifffahrts- und Umschlagsbetriebszentrale und einem Privatschiffseigner ist die universelle Einsatzfähigkeit der Fahrzeuge, die nicht durch ihre Abmessungen an bestimmte Stromgebiete gebunden sind. Der Schiffbesitzer muß also sein Eigentum zunächst so instand setzen, einsatzfähig halten und ausrüsten, daß er von der Ostküste Mecklenburgs die inneren Wasserstraßen der Deutschen Demokratischen Republik und umgekehrt erreichen kann. Diese volle Einsatzfähigkeit seines Schiffes gibt ihm Verdienstmöglichkeiten in allen Richtungen gegenüber dem Eigentümer, dessen Fahrzeug wegen des schlechten Zustandes nur bedingt für bestimmte Wasserstraßen einsatzfähig erklärt werden kann. In diesem Punkt muß leider festgestellt werden, daß sich die Privateigner auf Grund falscher Einflüsterungen der Instandhaltung der Flotte nicht im erforderlichen Umfange gewidmet hatten. Der schlechte Zustand der Privatflotte hat die Grenze des Erträglichen erreicht. Will die Privatschifffahrt an der Gesundheit der Wirtschaft der Deutschen Demokratischen Republik teilhaben, muß sie ihre Aufgaben, die sich aus der Unternehmereigenschaft ergeben, erkennen und entsprechend handeln. Die Aufgaben sind in zwei Punkten herauszustellen:

1. Werterhaltung und Einsatzfähigkeit des privaten Flottenbestandes,
2. Finanzierung des Betriebes aus eigenen Kräften oder mit Krediten der genossenschaftlichen Banken.

Auch bei der Deutschen Schifffahrts- und Umschlagsbetriebszentrale als dem Befrachtungsunternehmen innerhalb der Deutschen Demokratischen Republik hat man die Pflichten aus dem Gesetz vom 27. Juli 1949 nicht erkannt. Es ist ihr nicht gelungen, ein vertretbares Vertragsverhältnis mit der Privatschifffahrt zu entwickeln. Diese Tatsache hat verschiedene Ursachen:

1. Das Festhalten der Privatschifffahrt selbst an alten Gewohnheiten und
2. die Mentalität der in der DSU tätigen Mitarbeiter früherer Privatreedereien und Befrachtungsunternehmen, die die Gewohnheiten ihrer alten Praxis auf die DSU zu übertragen suchten und dadurch Mißstimmung in Kreisen der Privatschiffseigner hervorriefen.

Auf der II. Deutschen Verkehrskonferenz in Halle wurde für die Schifffahrt ein Arbeitsprogramm angenommen. Hierin ist u. a. die Deutsche Schifffahrts- und Umschlagsbetriebszentrale verpflichtet, bis zum 31. Mai dieses Jahres mit 25 Prozent der Privatschiffseigner der Deutschen Demokratischen Republik Leistungsverträge abzuschließen. Inzwischen hat das Ministerium für Ver-

kehr der Deutschen Demokratischen Republik angeordnet, daß bis zum 30. Juni 1951 derartige Verträge mit 40 Prozent der Privatschiffseigner abgeschlossen sein müssen. Es muß also herausgestellt werden, daß auch die Regierung durch das Ministerium für Verkehr der Entwicklung der Vertragsbeziehungen zwischen der Deutschen Schifffahrts- und Umschlagsbetriebszentrale und den Privateigentümern entsprechend der Regierungspolitik erhöhte Aufmerksamkeit widmet.

Selbstverständlich muß bei der Abfassung dieser Verträge der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung in der Deutschen Demokratischen Republik Rechnung getragen werden. Daher wird es keinesfalls sogenannte Mietverträge geben, die auch Vergütungen ohne Leistung beinhalten, sondern es wird notwendig sein, eine neue Form der Verbindung zwischen dem Befrachtungsunternehmen (DSU) und den Privatschiffseignern zu finden. Es muß also davon ausgegangen werden, daß die Leistung das Entscheidende ist und auch nur mit einer Leistungssteigerung ein höherer Verdienst des Privatunternehmers verbunden sein kann. Diese jetzt in Vorbereitung befindlichen Verträge, die bereits mit einem Teil der Privatschiffseigner diskutiert werden konnten, werden eine Wende in der Zusammenarbeit zwischen der DSU und den Privatbetrieben mit sich bringen. Es wäre jedoch falsch, wenn die Privatschiffseigner jetzt davon ausgingen, daß sie auf Grund dieser Verträge ohne Risiko arbeiten könnten. Eine Verpflichtung in diesem Sinne wurde bereits eingangs angeführt, d. h. Finanzierung des Betriebes aus eigenen Mitteln oder Kredite, die nicht von der DSU zur Verfügung gestellt werden. Die DSU ist ein Befrachtungs- und Reederei-Umschlagsunternehmen, nicht jedoch ein Bankinstitut. Gerade wenn von einer Wende in der Arbeit der Privatschifffahrt gesprochen wird, darf nicht vergessen werden, daß sie auch diese alten Gewohnheiten über Bord werfen muß. Hierbei handelt es sich vordringlich um folgende Dinge:

1. Die Zahlung von Frachtvorschüssen zu einem Drittel bei Reiseantritt, zu einem zweiten Drittel bei Ankunft am Reiseziel usw. ist nicht mehr tragbar, denn aus dem Unternehmerrisiko erwächst auch die Verpflichtung zur Ausstattung mit eigenen Geldmitteln.
2. Die Überstundenvergütung an die Besatzung des Schiffes zu Lasten der Ware muß über Bord geworfen werden. Die Überstundenvergütung der Arbeitskräfte des Schiffseigners ist Aufgabe und Risiko des Unternehmers, der sein Produktionsmittel außerhalb der normalen Arbeitszeit zur Verfügung stellt.

Zu 1. muß ganz besonders darauf hingewiesen werden, daß die neuen Bestimmungen über den Geldverkehr innerhalb der Deutschen Demokratischen Republik, ganz besonders jedoch die Einengung des Bargeldverkehrs, notwendigerweise zu einer einseitigen Aufbauschung des Rechnungswesens bei der DSU führen müssen, wenn die vielen einzelnen Privatbetriebe ihre Unternehmen nicht von sich aus mit Betriebskapital ausstatten. Es muß also eine Voraussetzung der Vertragsbeziehungen sein, daß der Privatunternehmer in der Schifffahrt über so viel flüssige Mittel (die nicht Bargeld zu sein brauchen) verfügt, als zur Aufrechterhaltung seines Betriebes erforderlich sind. Er muß also nicht nur, wie eingangs erwähnt, sein Fahrzeug technisch instand halten, sondern auch wirtschaftlich in der Lage sein, ein Vertragsobjekt über die längstmögliche Strecke selbst zu finanzieren. Die Genossenschaftsbanken sind zweifellos in der Lage, ihm hierbei zu helfen.

Zu 2. weise ich erneut auf die seit 1946 verfügbaren Bedingungen über die Lade- und Löschrufen in der Binnenschifffahrt hin. Allen Betrieben, die sich der Schifffahrt bedienen, ist die Verpflichtung auferlegt, den Löschtage nicht mehr mit acht Stunden täglich, sondern als einen 24 Stunden umfassenden Arbeitstag anzu-

sehen. Während des Ladens und Löschens werden also den Betrieben auch außerhalb des normalen Achtstundentages Verpflichtungen auferlegt, die Be- oder Entladung fortzusetzen. Die daraus auflaufenden erheblichen Betriebskosten führen zu einer zusätzlichen Belastung. Als Nutznießer dieser veränderten Lade- und Löschfristen tritt in jedem Falle das Schiff — gleichgültig, ob es sich in Volkseigentum oder Privat-hand befindet — auf. Im flüssigen Ablauf der geplanten Transporte wird also der Schiffseigner unter Anwendung der neuen Bestimmungen sein Fahrzeug früher für eine neue Reise zur Verfügung stellen können, als es nach den Bedingungen aus der Zeit vor 1945 möglich war. Er hat also den Gewinn aus der Umlaufbeschleunigung und verlagert nach alten Gewohnheiten sein Risiko auf diejenigen, die ohne Einfluß auf die Wahl des Verkehrsmittels und ohne Einfluß auf den Zeitpunkt des Umschlages sind.

Mit diesen als Beispielen aufgeführten und ähnlichen Gewohnheiten muß die DSU im Verein mit der Privatschiffahrt durch die abzuschließenden Verträge brechen. Es gibt zwar Leute, die hierzu wiederum eine gesetzliche Regelung erwarten; ich bin dagegen der Auffassung, daß man Notwendigkeiten, die sich aus einer gesellschaftlich-ökonomischen Wandlung ergeben, erkennen muß und dann durch freiwillige Vereinbarungen in Form von Verträgen zum Gesetz erhebt. Auch sollten sich beide Teile darüber klar sein, daß ihre Beschäftigung nicht allein von einem Transportplan innerhalb des Volkswirtschaftsplans der Deutschen Demokratischen Republik abhängt, sondern in erster Linie von dem Willen getragen sein muß, nicht einen Transportplan, sondern darüber hinaus sämtliche anfallenden Transportaufgaben, die sich aus der Übererfüllung der Produktionspläne ergeben, zu bewältigen. Darüber hinaus ist natürlich wichtig, daß man seine eigenen Risiken nicht auf andere Wirtschaftszweige abzuwälzen versucht.

Zum Schluß noch einige Ausführungen über die Absichten der Generaldirektion Schiffahrt gegenüber den Reparaturwerften. Bisher habe ich mich mit den Pflichten der Privatschiffseigner und der Deutschen Schiffahrts- und Umschlagsbetriebszentrale beschäftigt, ohne daß die reparaturfeindliche Politik der Werften die gebührende Beachtung gefunden hätte. Wir fordern schon auf Grund der zu schließenden Verträge die Werterhaltung auch der Privatschiffe. Die Preisgestaltung der Reparaturwerften in der Nachkriegszeit war nicht dazu angetan, die Schiffseigner zur Reparatur und damit Werterhaltung ihrer Fahrzeuge zu er-

muntern. Die Preise waren enorm hoch, während die Arbeiten in unzureichender Qualität ausgeführt wurden. Es ist keinem Schiffseigner, auch nicht der DSU, zuzumuten, für qualitativ schlechte Reparaturen weiterhin die bisher in Ansatz gebrachten Preise zu zahlen.

Bei der Gesundung des Schiffsparkes ist es erste Pflicht der Werften, ihre Arbeitsproduktivität zu steigern, die Qualität der Arbeit zu verbessern und darüber hinaus die Reparaturpreise mindestens um 20 Prozent zu senken, um so die Wirtschaftlichkeit der Schiffahrt insgesamt zu stärken. Um die Beschäftigung der Werften braucht sich niemand Sorge zu machen, wenn die aufgezeigten Maßnahmen realisiert werden. Die Generaldirektion Schiffahrt kann die bisher verfolgte unsinnige Preispolitik der Werften nicht durch Aufträge weiterhin stützen. Ich bin der Meinung, daß die Privatschiffahrt nicht wegen Geldmangels ihre Reparaturen zurückgestellt hat, sondern durch ihre Passivität die Werften zwingen wollte, wirtschaftlich vernünftig zu arbeiten. Es kann nachgewiesen werden, daß es Schiffseignern auch nach der Währungsreform 1948 möglich war, ihre infolge eigener Abwesenheit durch die Generaldirektion Schiffahrt gehobenen, mit erheblichen Kosten ausgebauten Schiffe durch Ablösung dieser Kredite wieder selbst in Bewirtschaftung zu nehmen. Zu einem Teil haben die genossenschaftlichen Banken geholfen, zu einem großen Teil sind diese Mittel aus den privaten Schiffahrtskreisen selbst aufgebracht worden. Es fehlt also weniger am Geld als am Willen, hervorgerufen durch die ungesunde Preisgestaltung der Werften in Verbindung mit den unwarhen Behauptungen über die Enteignung der Privatschiffahrt.

Abschließend möchte ich herausstellen, daß nur der Enteignung, und dann nur durch ordentliche Gerichtsverfahren, zu befürchten hat, der entgegen der Verfassung und gegen bestehende wirtschaftliche Gesetze der Deutschen Demokratischen Republik handelt.

Führend in der Binnenschiffahrt ist das volkseigene Unternehmen, die Deutsche Schiffahrts- und Umschlagsbetriebszentrale, die im Verein mit der Privatschiffahrt auf Grund vertraglicher Regelungen die Transportaufgaben auf den Wasserstraßen im Rahmen des Fünfjahrplans zu erfüllen hat. Privatschiffer, Mitarbeiter der Deutschen Schiffahrts- und Umschlagsbetriebszentrale und der Werften erkennt eure Aufgaben im Rahmen der Wirtschaftspläne als der Grundlage der Verbesserung des Lebens in der Deutschen Demokratischen Republik.

## Die Wiederherstellung der Seewasserstraßen und Seehäfen

Von Otto Strzelecki

Nach dem Hitlerkrieg waren nicht nur die Seewasserstraßen und -häfen der Ostsee durch Minen und Wracks nahezu unbenutzbar, sondern auch die Bauwerke trugen außer den Kriegsschäden noch den Stempel jahrelanger Vernachlässigung. Der erste Abschnitt der Sanierung erforderte daher von der Verwaltung die Sicherung des Bestandes gegen weiteren Verfall und die Räumung und Kennzeichnung der wichtigsten Schiffahrtswege. Dieser Abschnitt war 1948 im wesentlichen abgeschlossen.

Für die gegenwärtige Etappe des Neu- und Wiederaufbaues mußten neue Wege beschritten werden. In dem Maße, wie die produzierende Wirtschaft langfristige und aufeinander abgestimmte Pläne erstellte, wurden auch für die Transportleistungen Pläne aufgestellt, nach denen sich der Güterverkehr heute vollzieht. Aus dieser bewußten Lenkung der Güterströme ergeben sich die Aufgaben der Wiederherstellung und der Neuinvestitionen für die Verwaltung der Wasserstraßen. Jedoch wurde vom Gedanken der Wirtschaftseinheit ganz Deutschlands auch hier nicht abgewichen. Bewußt verzichtet die Deutsche Demokratische Republik darauf, Konkurrenzhäfen zu Hamburg, Bremen oder Lübeck zu schaffen. In diesem Zusammenhang sei

auf die große Rede des Stellvertretenden Ministerpräsidenten Walter Ulbricht vor der Volkskammer bei der Erläuterung der Vorschläge zum Fünfjahrplan hingewiesen, in der er betonte, daß ein Ausbau der Ostseehäfen Rostock, Warnemünde und Wismar für den Überseeverkehr nicht vorgesehen sei.

Nachdem die wichtigsten Schiffahrtswege von Wracks und Minen gesäubert waren, wurde die Wracksuche und -bergung im gesamten Seegebiet durch das sprunghafte Anwachsen der Fischereiflotte dringend erforderlich. Die zentrale Verwaltung der Wasserstraßen, Generaldirektion Schiffahrt, schuf sich für die Lösung dieser Aufgaben im „Wirtschaftsbetrieb Schiffsbergung und Taucherei“ (WST) das erforderliche Instrument. Erfahrene Seeleute stellten sich zur Verfügung und fuhren mit seetüchtigen Schiffen und neu entwickelten Wracksuchgeräten die Seegebiete ab, legten die Schiffahrtshindernisse nach Koordinaten fest und bezeichneten sie mit Wracktonnen. Die Aktivisten aus dem Seemannsberuf entwickelten neue Bergungsmethoden, legten Schwerpunkte fest, erarbeiteten für die einzelnen Geräte und Fahrzeuge Leistungsnormen und für die gestellten Aufgaben Kampfprogramme. Der Bergungsgruppe der FDJ wurde auf Grund ihrer

Spitzenleistungen im Wettbewerb das größte Hebeschiff, das Jugendschiff „1. Mai“, mit einer Hubkraft von 100 Tonnen übergeben; es arbeitet heute nach einer Norm von 3 Tonnen Schrott pro Stunde. Der Bergungsbetrieb konnte im Jahre 1950 aus dem Seegebiet der Deutschen Demokratischen Republik rund 12 000 Tonnen wertvollsten Schwarz- und Buntmetallschrott bergen und damit außer der Fahrwasseräumung gleichzeitig einen sehr wertvollen Beitrag für das Rohstoffaufkommen unserer Stahlindustrie leisten.

Um die Fahrwassertiefe, deren Unterhaltung über ein Jahrzehnt vernachlässigt worden war, wiederherzustellen und um auch die Umschlagskapazität der Seehäfen zu sichern bzw. die Zufahrt zu den in Erweiterung und im Bau befindlichen Seeschiffswerften in der erforderlichen Wassertiefe zu ermöglichen, waren ungewöhnliche Baggerleistungen erforderlich. So wurden mit einem überalterten Gerätepark zum Teil in schwerstem Boden in den Jahren 1946 bis 1949 über 2 240 000 Kubikmeter Baggergut gefördert. Durch Schaffung einer Geräteleitstelle, die zentral den Einsatz und die Instandsetzung der Bagger, Schuten, Schlepper usw. lenkt, durch vorbildliche Aktivistenleistungen, durch Wettbewerbe von Gerät zu Gerät und durch Einführung von Mehrschichtenbetrieb gelang es 1950, die Leistungen der vergangenen Jahre noch zu überbieten, so daß eine Jahresleistung von rund 1 600 000 Kubikmeter erreicht werden konnte.

Außerdem mußte der starken Versandung der Fahrwasser entgegengewirkt werden, die vorwiegend durch verstärkte Sandwanderungen mit den Küstenströmungen infolge weitgehendem Verfall von Buhnsystemen bedingt war. Es erwies sich daher als notwendig, auch die in der Zeit des Nazismus vernachlässigten Arbeiten des Küstenschutzes in Zusammenwirken mit der Wasserwirtschaftsverwaltung wiederaufzunehmen. Zur Sicherung des besonders gefährdeten Nordwestfahrwassers nach Stralsund wurden neue schwere Seebuhnen von großer Länge erbaut und auf der Halbinsel Bock größere Flächen Schutzpflanzungen neu angelegt. In engem Zusammenhang damit wurden durch den Seehydrographischen Dienst der Deutschen Demokratischen Republik umfangreiche Peilungen, Strömungs-, Sandwanderungs- und Wellenmessungen sowie Geländeaufnahmen durchgeführt, um die Grundlagen für weitere Arbeiten so zu erstellen, daß Fehlinvestitionen mit Sicherheit vermieden werden. Auch im Seegebiet Warnemünde wurden solche Messungen und Peilungen als Grundlage von Großmodellversuchen durchgeführt, um für die in diesem Raum entstehenden Werften und Standorte der Hochseefischerei die erforderlichen Fahrwasserverhältnisse nach gründlicher wissenschaftlicher Entwurfsbearbeitung zu schaffen.



Abb. 1  
Uferbefestigung in Warnemünde. Zustand 1947

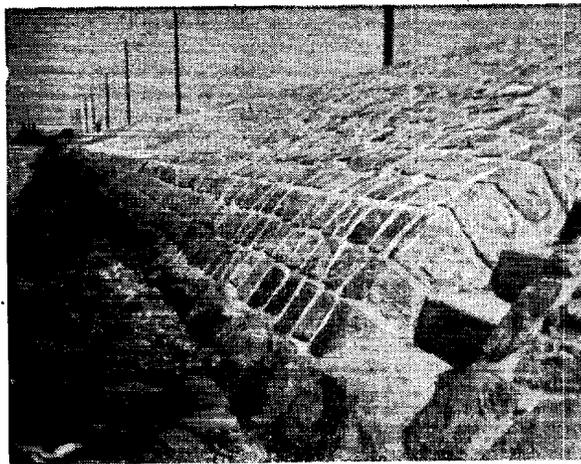


Abb. 2  
Ostmole Warnemünde nach Wiederherstellung

Zu größten Besorgnissen gab bei Ende des Krieges der Zustand der Seemolen Anlaß. Schwerste Kriegsschäden sowie eine zehnjährige Unterbrechung jeglicher Unterhaltungsarbeit hatten den Bestand dieser Bauwerke ernstlich gefährdet. Besonders die Warnemünder Ostmole von über 1 km Länge befand sich in einem fast hoffnungslosen Zustand. Vergrößert wurden die Schwierigkeiten der Wiederherstellung durch das Fehlen von Stahlspundbohlen. Wenn dieses Bauwerk — für den Molenkopf mit dem Einfahrtsfeuer bestand 1948 unmittelbar die Gefahr des Einsturzes — heute wieder gesichert dasteht, so war das nur durch außergewöhnliche Leistungen der Arbeiter und Ingenieure möglich. (Abb. 1 und 2.) Ähnliche Verhältnisse wurden vorgefunden an der Westmole Warnemünde und den Molen in Saßnitz und Stralsund, die außer den natürlichen Verfallerscheinungen auch umfangreiche Kriegsschäden aufwiesen. In Stralsund war durch den verfallenen Zustand der Nord- und Ostmole der gesamte Verkehr in dem nach Nordost offenen Hafen gefährdet. Die Nordmole wurde 1949 in alter Form wieder betriebssicher hergestellt. Das war bei der 1925—1927 im Zuge der Hafenerweiterung errichteten Ostmole nicht möglich. Das Bauwerk mußte bereits 1939/40 einer Generalüberholung unterzogen werden, da infolge ungünstiger Baugrundverhältnisse — tragfähiger Boden steht zum Teil erst bei 26,0 m unter M.W. an! — inzwischen Setzungen bis zu 2,0 m eingetreten waren. Die Setzungen hörten aber auch dann nicht auf, sondern die Schäden vergrößerten sich noch durch die fehlende Unterhaltung in den Kriegsjahren. So mußte die Bauweise grundlegend geändert werden. Auf beiden Seiten der zum Teil versackten Pfahlreihen, zwischen denen Faschinen und Packwerk aus Findlingen eingebracht waren, werden zur Zeit auf Sinkstücken Steinschüttungen in einer Neigung 1:2 angebösch und so ein Wallprofil bis +2,0 m hergestellt, das bei weiteren Setzungen nachgepackt werden kann.

Wie bereits erwähnt, wird die Kapazität unserer Seehäfen nur insoweit erhöht, als das auch im gesamtdeutschen Rahmen vertretbar erscheint. Es wurden daher nach Beseitigung der Kriegsschäden nur Investitionen vorgenommen, die zum Umschlag solcher Güterströme erforderlich sind, die auch nach der Wiederherstellung der Einheit unseres Vaterlandes durch diese Häfen laufen werden. Für die alten Grundsätze örtlicher Planung, wie sie von den Hafenstädten zur Erreichung einer gewissen Anziehungskraft für das Umschlaggeschäft angewandt wurden, ist also kein Raum.

Zur Verwaltung der wichtigsten Handelshäfen Rostock-Warnemünde, Wismar und Stralsund wurden 1948 die Hafengemeinschaften als Körperschaften des öffentlichen Rechts gegründet. In ihnen sind mit gleicher Stimmenzahl die Regierung der Deutschen Demokratischen Republik durch die General-

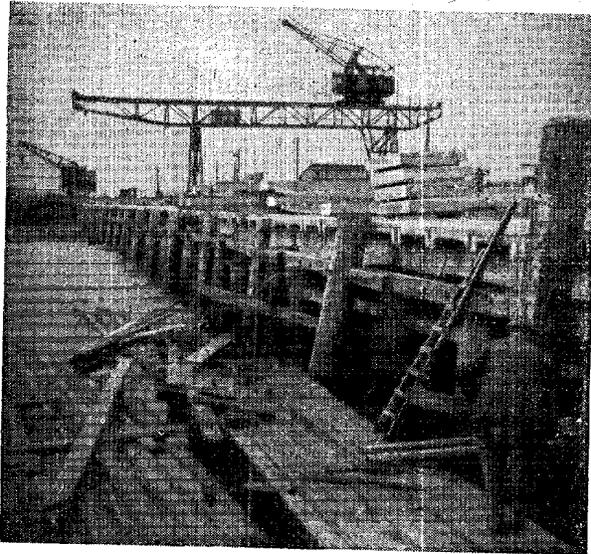


Abb. 3  
Kaimauer aus Stahlbetonfertigteilen in Wismar

direktion Schifffahrt, die Regierung des Landes Mecklenburg und die Stadtverwaltungen vertreten. Ihnen obliegt u. a. auch die bauliche Unterhaltung der Häfen und sämtlicher Hafenanlagen. Durch ihre Vertretung in den Hafengemeinschaften ist die Generaldirektion Schifffahrt in der Lage, die Koordinierung der Planungen beim Ausbau der Häfen mit denen der Seewasserstraßen sicherzustellen.

In der Zeit des Nazismus waren auch die Ostseehäfen unseres Küstengebietes stark vernachlässigt worden, so daß die vorhandenen Kaianlagen in vielen Fällen vollständig erneuert werden mußten. Es wurde zum Teil bereits eine größere Wassertiefe vorgesehen, wobei wegen des Mangels an Stahlspundbohlen oft vollständig neue Wege beschritten werden mußten. So entstand in Wismar eine neue 300 m lange Kaimauer auf Pfahlrost mit überbauter Böschung erstmals aus vorgefertigten Stahlbetonteilen (Abb. 3), bei deren Bau in großem Umfange auf Stahlbetonköpfe aufgeständerte Holzpfähle verwandt wurden. Diese Bauweise verhindert das Faulen der in freiem Wasser gerammten Pfähle und erspart gleichzeitig die kostspielige eingespundete Baugrube (s. auch „DER VERKEHR“ 1950, Heft 6, S. 177 und 1951, Heft 1, S. 27).

Auch über den Bau der Waggonkippanlage für Kali in Wismar wurde anlässlich deren Einweihung hier bereits berichtet. Diese Anlage ermöglicht den Umschlag von 400 t Kali pro Stunde direkt vom Waggon über große Förderbänder auf die Seeschiffe. Zur Ergänzung wird gegenwärtig eine Kalihalle mit 20 000 t Aufnahmevermögen als Zwischenlager gebaut, die gleichfalls mechanisch beschickt und auf die Bandanlagen durch Kratzerwerke entleert werden kann. 28 m weit gespannte Holzfachwerkbinder, in deren Scheitel eine Förderbandanlage aufgehängt ist, überröben die Halle. Diese Waggonkippanlage ist die einzige ihrer Art auf der Erde. Annähernd 500 Spezialwaggons pendeln zur Zeit zwischen den thüringischen Produktionsgebieten und Wismar, um das Kali, eines unserer wichtigsten Exportgüter, an die internationale Schifffahrtsstraße zu befördern.

Die an vielen Stellen überalterten und durch Kriegseinwirkung beschädigten Krananlagen wurden den Bedürfnissen entsprechend durch neue Portalkrane und Verladebrücken ersetzt. Neben kleineren Güterschuppen, Verladehallen u. a. m. wurde in Rostock ein neuer zweigeschossiger Hafenspeicher errichtet mit einer Stahlbetondecke für 200 kg/qm Nutzlast, die unter weitgehender Verwendung von vorgefertigten Baugliedern hergestellt wurde; hier wirken die Stahlbetonfertigteile als Tragelemente und auch als bleibende

Schalung; lediglich eine Füll- und Druckbetonschicht wurde örtlich aufgebracht (Abb. 4). Die hier angewandte Konstruktion war vom Lieferwerk noch nicht so durchgearbeitet, daß die Montage der Fertigteile vorteilhafter gewesen wäre als die monolitische Bauweise, was jedoch unabdingbar von Konstruktionen aus vorgefertigten Baugliedern erwartet werden muß.

Die fabrikmäßige Herstellung von Stahlbetonteilen bietet den Vorteil höchster und gleichmäßiger Betonqualität durch kontinuierliche Anlieferung der Zuschlagstoffe meist gleicher Herkunft, Verarbeitungstemperatur, Wasserzusatz und Verdichtung; stationärer Maschinenbetrieb, Unabhängigkeit von der Witterung und vereinfachte Qualitätskontrolle ermöglichen genaue Kalkulation und hohe Wirtschaftlichkeit; die Typisierung der Bauglieder und die im Baustellenbetrieb kaum erreichbare Betonfestigkeit von 600—700 kg/qm gestatten sparsame Bemessung und konstruktive Durchbildung von höchster Vollkommenheit. Unter diesen Gesichtspunkten muß an die Betonwerke die Forderung gestellt werden, die im Fertigbetonbau gegebenen Möglichkeiten zum Nutzen unseres Aufbaues voll auszunutzen. In diesem Zusammenhang sei noch einmal auf die Arbeit von W. Völckers „Die Hafengebäude Wismar im Zweijahrplan“ — in Nr. 1/1951 „DER VERKEHR“ hingewiesen. Als Ergänzung zu diesen Umschlagsanlagen und Bauten wurden umfangreiche Sozialanlagen erstellt, wie sie unserer Auffassung der Sorge für den Menschen entsprechen. Insbesondere wurden an den Stellen, wo Kohle, Kali usw. umgeschlagen werden, vorbildliche Heißduschanlagen geschaffen und in sämtlichen Hafengebieten Sanitätsstützpunkte errichtet.

Besonders hohe Aufwendungen erforderte das Seezweckenwesen, dem ganz besonders in den vom Krieg betroffenen Seegebieten erhöhte Bedeutung für die Sicherung der Seeschifffahrt zukommt. Da in allen diesen Gebieten Wracks und Minen noch heute die Schifffahrt gefährden, ist die Kennzeichnung der Fahrwasser wichtiger denn je. Diesem Erfordernis dienen vor allem die sogenannten „Zwangswege“, deren Verwaltung im Jahre 1950 im Seegebiet der Deutschen Demokratischen Republik wieder in ihrem vollen Umfange von rund 150 sm in deutsche Hände übernommen wurde. Die Erweiterung der Tonnenhöfe in Wismar, Saßnitz und Ueckermünde und die Einrichtung neuer Tonnenhöfe in Warnemünde und Stralsund geben die Möglichkeit der Betreuung dieser Anlagen, deren ständige Kontrolle durch vier Seezeichenschiffe verschiedener Typen durchgeführt wird. Dadurch war es möglich, die früher übliche Auswechslung der Sommer- und Winterbetonung wieder überall turnusmäßig durchzuführen, wobei die zum Teil noch vorhandenen alten Holzseezeichen an allen wichtigen Schifffahrtswegen durch solche aus Stahl ersetzt wurden. Die un-

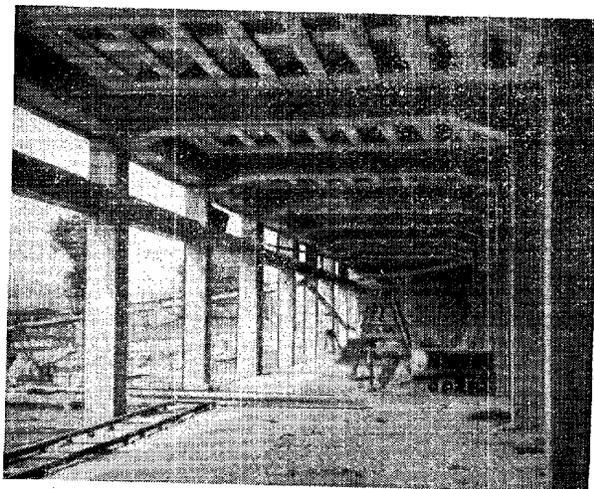


Abb. 4  
Stahlbetondecke für 2 to Nutzlast/qm aus Betonfertigteilen

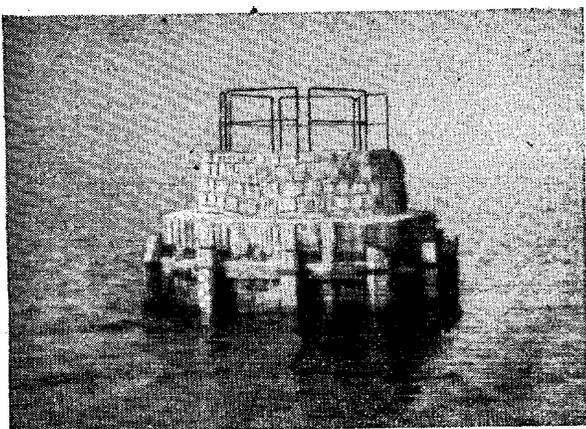


Abb. 5  
Seezeichenpfeiler in der Wismar-Bucht  
(vor Montage des Richtfeuers)

bewachten Richt-, Leit- und Quermarkenfeuer wurden mit Überwachungsgeräten und neuen Lichtquell-Wechselvorrichtungen ausgerüstet, die bei Störungen ein automatisches Umschalten der Feuer von elektrischem auf Propangasbetrieb bewirken. Besonders großen Umfang nahm in diesem Rahmen die Arbeit für die vollständig neu durchgeführte Nachtbefeuerng des Fahrwassers in der Wismar-Bucht an, wo u. a. vier Richtfeuer auf Pfeilern im freien Wasser zu gründen waren (s. „DER VERKEHR“ Nr. 1/1951, S. 29), (Abb. 5).

Gleichzeitig wurde ein Seezeichenversuchsfeld für die Entwicklungs- und Forschungsaufgaben, das bei Kriegsende vollständig zerstört war, wiederaufgebaut und mit Prüfgeräten und Meßinstrumenten neu ausgestattet.

## Noch einmal: „Schafft eine fortschrittliche Seemannsordnung!“

*Nachstehend veröffentlichen wir einen Diskussionsbeitrag zu dem in Heft 2/51 unserer Zeitschrift erschienenen Artikel „Schafft eine fortschrittliche Seemannsordnung!“ Wir setzen die Veröffentlichung von Diskussionsbeiträgen zu diesem Thema in unserer nächsten Nummer fort.*

Wir Seeleute freuen uns, wenn sich unsere Generaldirektion Schifffahrt intensiv damit beschäftigt, eine neue Seemannsordnung zu erstellen. Aus diesem Grunde dürften die in der Zeitschrift „Der Verkehr“ Nr. 2/1951 unter der Überschrift „Schafft eine fortschrittliche Seemannsordnung!“ dargelegten Ausführungen bis auf wenige Ausnahmen von allen Seeleuten, die sich bisher ernsthaft mit der neuen Seemannsordnung beschäftigten, gutgeheißen werden. Aber gerade diese wenigen Ausnahmen — genau gesagt, sind es zwei — haben es in sich.

Der erste Punkt betrifft die persönliche Verantwortung für die Wirtschaftlichkeit des Schiffes. Hier heißt es: „Grundsätzlich wird festgelegt, daß der Kapitän die volle Verantwortung und alleinige Entscheidung in allen Fragen der seemännischen Führung des Schiffes hat. In dieser Hinsicht hat er allein das Recht, Besatzungsmitgliedern Weisung zu erteilen. Bei allen anderen Fragen der Führung des Schiffes, wie personellen, kulturellen, wirtschaftlichen und sozialen Angelegenheiten übt die zu bildende Bordgewerkschaftsleitung das Mitbestimmungsrecht aus.“ Demnach kann der Kapitän für wirtschaftliche Fehler allein nicht mehr verantwortlich gemacht werden, denn Mitbestimmen bedingt eine Mitverantwortung. Das bedeutet, daß künftig den Kapitän nur noch eine Kollektivschuld treffen wird. Meines Erachtens jedoch kann nur der

Das Seezeichenwesen in unserem Küstengebiet wird dank der Entfaltung der selbstverantwortlichen Initiative aller in dieser Sparte tätigen Mitarbeiter der Wasserstraßenverwaltung bald den friedensmäßigen Stand erreicht haben. Landfeste und schwimmende Leuchtfeuer, Baken und Tonnen, Funkfeuer, Luftschall- und Unterwasserschallanlagen geben dem Seemann die Möglichkeit sicherer Navigation bei jeder Witterung.

Die Lotsen sind die ersten Repräsentanten eines Staates, die mit den Vertretern anderer Nationen auf deren Schiffen zusammenkommen. In unserer jungen demokratischen Republik kommt den Lotsen eine besondere Bedeutung zu, ist doch ihr Auftreten und ihr Können mitbestimmend für die Beurteilung des ganzen neuen Staatswesens. Aus dieser Erkenntnis heraus wurde unter der Bezeichnung „Chef des Lotsenwesens“ eine besondere Dienststelle mit dem Sitz in Rostock geschaffen, die direkt der Generaldirektion Schifffahrt nachgeordnet ist. Damit sind die Lotsen nicht mehr Angestellte der Wasserstraßenämter, sondern haben — gleichzeitig mit einer wesentlichen Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage — ihre eigene völlig neu organisierte Verwaltung erhalten.

Die vorhandenen Lotsenstationen wurden der verstärkten Küstenschifffahrt entsprechend ausgebaut und personell besetzt.

Der Fünfjahrplan stellt allen Dienststellen und Betrieben der Wasserstraßenverwaltung ungeheure Aufgaben durch den Neubau einer eigenen Hochseehandelsflotte und eine vielfache Vergrößerung der Fischereikapazität. Die Werktätigen der Schifffahrt nehmen diese Aufgaben mit dem festen Entschluß in Angriff, die Pläne zu erfüllen und überzu erfüllen. Die bereits erreichten Leistungen haben sie zu festen Kollektiven zusammenwachsen lassen und ihnen gezeigt, welche Kräfte Menschen zu entwickeln vermögen, die wissen, daß ihre Arbeit sie selbst und ihr Volk vorwärtsbringt.

Von Ernst Werner

Kapitän allein verantwortlich zeichnen. Selbstverständlich wird der Kapitän alle Wirtschaftsfragen mit der BGL kollektiv beraten, denn diese Beratung schafft ihm gerade die Voraussetzung für seine persönliche Entscheidung und seine persönliche Verantwortung.

Trotz unseren Erfahrungen, die wir in den letzten Jahren in unseren volkseigenen Betrieben gewonnen haben, wird in dem Entwurf der neuen Seemannsordnung angestrebt, den Betriebsleiter — an Bord den Kapitän — von seiner persönlichen Verantwortung zu entbinden. Offenbar glaubt man, daß die Kunst, ein Schiff von einem Hafen nach dem anderen zu navigieren, allein einen guten Kapitän ausmacht. Weit gefehlt! Gerade nach dem Festmachen beginnt der Betrieb eines Schiffes auf vollen Touren zu laufen. Und in diesem Augenblick beabsichtigen wir, die persönliche Verantwortung eines Kapitäns einzuschränken und ihn sozusagen auf halbe Ration zu setzen. Eine solche Lösung halte ich für denkbar unglücklich. Umgekehrt wäre es richtiger. Ja, ich möchte sogar behaupten: Die Eigenart eines Schiffsbetriebes — im Gegensatz zu einem volkseigenen Betrieb auf dem Festlande — erfordert eine noch größere Vollmacht für den Kapitän.

Und nun zum zweiten Punkt, zu der Beschäftigung der Frau an Bord. Aus dem Artikel geht hervor: In den bisher geführten Diskussionen zeigte es sich, daß die Teilnehmer durchweg der Auffassung waren, daß die Frau in einigen der vielen Berufsgruppen der Seefahrer sehr wohl in der Seeschifffahrt ihren Dienst tun kann, z. B. als Köchin, Stewardess, Zahlmeisterin, auf den Passagierschiffen als Kinder- und Krankenschwester, Gärtnerin, Friseurin, Kinovorführerin, Fahrstuhlführerin, Musikerin, Proviantverwalterin, Anrichtegehilfin usw. Wir sehen, wir haben zwei Dutzend

und mehr Berufe, die bei der Seefahrt von Frauen ausgeübt werden können. Den physischen Anforderungen für den Seemannsberuf ist für die Dauer jedoch keine Frau gewachsen. Wenn der Autor und seine Diskussionsteilnehmer zu guter Letzt zu der Auffassung kamen, daß die Technisierung aller Arbeitsvorgänge an Deck und in der Maschine — also im eigentlichen Seemannsberuf — derart erleichtert seien, daß nunmehr auch die Frau diesen Dienst versehen könne, dann ist das ein Irrtum.

Die Trossen und die Vorläufer haben keineswegs an Gewicht und Umfang verloren. Die Lukendeckel wurden größer und schwerer. Während noch vor 30 Jahren das Schwergutgeschirr von zwei oder drei Matrosen aufgebracht wurde, forderte man in den vergangenen Jahren eine immer größere Tragfähigkeit. Heute werden etwa sechs kräftige Matrosen benötigt, um dieses Geschirr aufzubringen. Oder denken wir an die Ladung. Der Laie wird sagen, das sind Schauermannsarbeiten. Auch das ist falsch. Wenn auf See z. B. die Ladung übergeht, oder die Deckslast bei schwerer See in Bewegung gerät, dann müssen wir von jedem Matrosen, von jedem Heizer und Trimmer, und nicht zu guter Letzt von jedem Offizier erwarten, daß er imstande ist, Schwerstarbeit zu leisten. Wenn es in dem Artikel weiter heißt: „Es ist überhaupt nur entscheidend, daß die Frauen sich die gleichen fachlichen Qualifikationen zur Ausführung aller seemannischen Aufgaben wie der Mann aneignen müssen“, so kann ich auch dem nicht zustimmen. Eine fachliche Qualifikation kann man nicht aus Büchern oder vom Zusehen erlernen. Ein Seemann in leitender Stellung jedoch ohne praktische Erfahrung mag sich auf dem Foto gut ausnehmen, in Wirklichkeit ist er jedoch Ballast an Bord. Es kann nur der ein guter Schiffingenieur oder ein guter Kapitän werden, der die Schwierigkeiten aller vorkommenden Arbeiten nicht nur körperlich kennengelernt hat, sondern auch in der Lage ist, sobald die Umstände es erfordern, diese Arbeiten zu verrichten.

Ein weiterer Umstand, den wir nicht außer acht lassen können, liegt in der Natur der Frau. Während sie in den Betrieben auf dem Lande bei Unpäßlichkeiten die Möglichkeit hat, leichtere Arbeiten zu verrichten oder einen Tag zu Hause bleiben kann, läßt sich das im Seemannsberuf nicht durchführen. Nehmen wir an: 20 oder 30 Prozent der Beschäftigten an Deck und in der Maschine würden aus Frauen bestehen. Dann müßten wir, um einen geordneten Betrieb aufrechtzuerhalten, für einen eventuellen Ausfall der Frauen

**MIT DEM GRAMM**

**MIT DEM PFENNIG**

**MIT DER MINUTE SPAREN!**

zusätzliches Personal anmustern. Jedes Schiff hat seine feste Besatzungsstärke. Jede Hand hat ihr festes Aufgabengebiet. Alle diese Hände zusammen sichern uns den geregelten Dienstablauf an Deck und in der Maschine. Fehlen einige Hände, und fehlen diese Hände in regelmäßigen Abständen, dann werden sich für den Bordbetrieb kritische Tage ergeben. Anders verhält es sich natürlich, wenn die Frau für einen der leichteren Berufe an Bord gemustert ist.

Ein sehr wesentlicher Grund, Frauen für den Seemannsberuf nicht heranzuziehen, scheint mir in dem Arbeitsschutzgesetz zu liegen. Nach diesem Gesetz darf die Frau nur ein Gewicht von höchstens 15 kg tragen. Sicher wird niemand die Absicht haben, dieses Gesetz zu beugen. In Anbetracht der Härte der seemannischen und technischen Arbeiten im Seemannsberuf wird eine Beschäftigung der Frau in diesem Beruf gegenstandslos.

Wir sollten uns keine Experimente erlauben und uns lieber die Erfahrungen der sowjetischen Handelsmarine zu eigen machen. Im Jahre 1945 konnten wir auf den in unseren Häfen liegenden sowjetischen Dampfern vereinzelt Frauen sehen. Sie verrichteten zumeist den Dienst als Stewardess oder Köchin. In ganz wenigen Fällen waren sie an Deck oder in der Maschine tätig. Das war zweifellos noch eine Kriegerserscheinung. Bereits ein Jahr später — 1946 — waren auf allen sowjetischen Schiffen, die unsere Häfen anliefen, die Frauen nur noch als Köchin oder Stewardess beschäftigt. Seit 1948 wird auch dieser Dienst von Männern durchgeführt. Unsere Lotsen haben häufig die sowjetischen Kapitäne und Offiziere nach der Ursache dieser Personalumstellung gefragt. Die Antwort lautete, die Frauen können in den Binnengewässern den Dienst auf den Fahrzeugen verrichten, dagegen wären sie auf Seeschiffen den körperlichen Anforderungen auf die Dauer nicht gewachsen.

## Schutz von Hafengebäuden und Schiffen

Von Friedrich Carl Clajus

Jedem Menschen ist sicher schon einmal beim Durchstreifen eines verödeten Waldreviers zum Bewußtsein gekommen, welche verheerende Wirkung kleine, unscheinbare Insekten durch die Macht ihrer Zahl auf das Leben in der Natur ausüben können. Die Nonne und der Borkenkäfer haben im Laufe der letzten Jahrzehnte in Deutschland und anderen europäischen Ländern ganze Nadelwälder vernichtet. Während diese Schädlinge nur den lebenden Wald befallen und so dem Leben eines Baumes ein vorzeitiges Ende bereiten, zerstören andere Insektenarten das bereits zu Brettern, Möbeln, Balken, Schiffen oder sonstigen Bauwerken verarbeitete Nutzholz durch unaufhörliches Nagen und Bohren oft bis zur völligen Vernichtung. Über Art und Schädlingwerk einiger solcher Insekten wurde bereits in Heft 9/50 des „Verkehr“ auf Seite 62 berichtet. Etwas ausführlicher soll hier die Zerstörungsarbeit des Schiffswurms im besonderen und die Bekämpfung von Holzschädlingen im allgemeinen behandelt werden. Es wird von verschiedenen Seiten bestätigt, daß dem Schädlingwerk dieses nur im Salzwasser lebenden Tieres bisher wenig Beachtung beigemessen wurde. Die

Larven des Schiffswurms (*teredo navalis*) schwärmen zu Millionen im salzhaltigen Meerwasser, dessen Salzgehalt mindestens 0,7 Prozent beträgt. Sie verschonen keinen Holzteil, der ihnen unter Wasser in den Weg kommt. Durch eine stecknadeldicke Bohrröhre verschafft sich die Larve Eingang in die Holzteile und entwickelt sich zu dem dicken, grau-schleimigen Bohrwurm, der, seinen glasharten Doppelkopf als Bohrwerk benutzend, in der Längsrichtung des Holzes bohrend und fressend hin- und herwandert, bis das Material schließlich wie ein Schwamm durchlöchert ist und zuletzt nur noch aus dünnen, weißen Kalkschalen besteht, womit der Schiffswurm seine Röhren auskleidet. Leckwerden von Schiffen sind neben Zusammenstürzen von Bollwerken und dem Abbrechen von Festmachepfählen die natürlichen Folgen. Die Festmachepfähle für Schiffe waren in Strande, einem kleinen Küstenort an der westlichen Ostsee, derart von dem Schiffswurm zerfressen, daß man sie mit dem kleinen Finger umknicken konnte. In Eckernförde machte sich im Frühjahr 1950 die Sperrung des Innenhafens erforderlich, weil der hölzerne Unterbau der Kaianlagen restlos

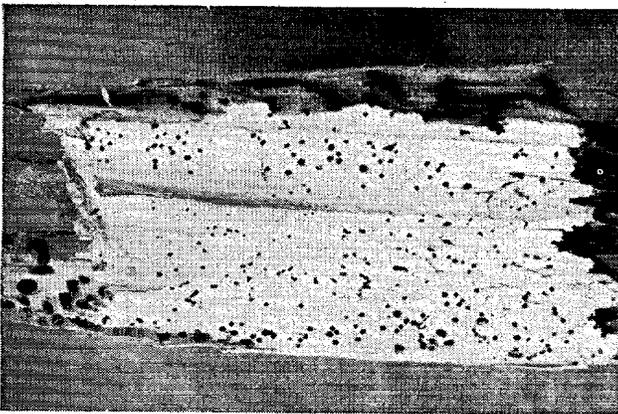
vom Schiffswurm zernagt war. Die Kaimauer schwebte daher in der Luft bzw. im Wasser. In südlichen Gewässern gibt es außerdem die übrigens als Leckerbissen geschätzten „Steindatteln“, die sich sogar in Felsen einbohren und an Uferbauten ebenfalls viel Schaden verursachen. Auch die Zerstörungen an den Säulen des Serapistempels bei Pozzuoli (Mittelmeer) sind durch die Steindattel (*Lithodromus marine*) hervorgerufen und hatten schließlich das Zusammenstürzen des Tempels zur Folge.

Die Imprägnierungstechnik hat es sich zum Ziel gemacht, durch Anwendung von Holzschutzmitteln ein für die gesamte Volkswirtschaft günstigeres Verhältnis zu erreichen zwischen der Wachstumsdauer und der Gebrauchsdauer des Holzes.

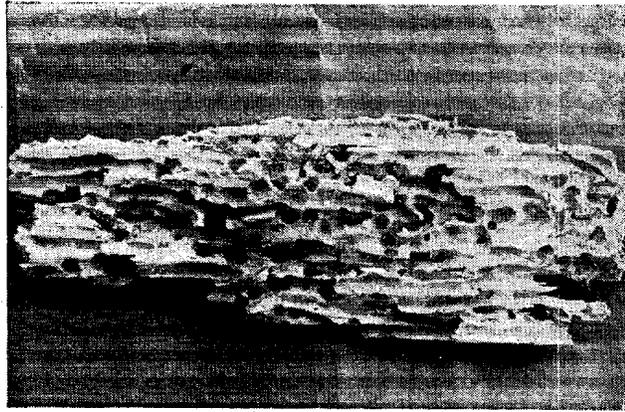
Wie die Fliegen bei Fleisch oder Käse, so legen die Holzschädlinge ihre Eier ans Holz, in das sich die Junglarven hineinfressen und -bohren, das dabei anfallende Holzmehl zugleich als Nahrung benutzend. Das muß bei den Bekämpfungsmaßnahmen berücksichtigt werden, weil es darauf ankommt, nicht nur die an der Außenseite des Holzes haftenden Eier und die einige Millimeter ins Holz eingedrungenen Larven, sondern auch die ins Innere des Holzes vorgedrungenen und zu Holzwürmern herangewachsenen Insekten zu vernichten.

Neben der verhältnismäßig seltenen Feuchtluft- und Heißluftbekämpfung von Holzschädlingen sind die wirksamsten Mittel teeröhlhaltige Imprägnierungen, wie sie viele Holzverarbeitende Betriebe und auch die meisten Hafenbauverwaltungen an der Küste zum Schutz hölzerner Hafenbauwerke verwenden. Die vielen von der chemischen Industrie angebotenen Holzschutzmittel bieten gleichzeitig einen wirksamen Schutz gegen die Witterung, Fäulnis und den Pilzbefall.

Die nachhaltigste Wirkung erzielt man, wenn das Holz in große, luftleer gemachte Behälter kommt, wo das Teeröl im Vakuum tief in das Material eindringen kann und darauf jahrelang den Angriffen von Holzschädlingen standhält. Beim Boots- und Schiffbau kann dieses Verfahren wegen der Größe der Bauteile nicht angewandt werden. Bei dem Neubau oder der Überholung von Schiffen oder Booten muß daher auf gute Konservierung des Holzes geachtet werden. Den Schiffskörper soll man einige Tage trocknen lassen,



Stück einer zerfressenen Bootsplanke. Man erkennt deutlich die kleinen Eintrittslöcher der Larven des Schiffswurmes und die von diesem selbst in der Planke angerichteten Zerstörungen



Stück eines zerfressenen Festmachepfahles

damit das Konservierungsmittel möglichst tief ins Holz eindringen kann. Gerade das tiefe Eindringen der die Holzschädlinge abstoßenden Imprägnierungsmittel sichert Schutz vor dem Befall. Bei den Anstricharbeiten dürfen die Stellen nicht vergessen werden, mit denen das Fahrzeug auf den Pallungen aufliegt. Diese müssen daher entsprechend versetzt werden. Manche Fischer beschlagen das Unterwasserschiff zum Schutz gegen das Eindringen des Schiffswurms mit Messingblech, dessen Wirkung durch Verlegen von Teerfilz hinter den Blechen gesteigert werden kann. Der sich am Messing bildende Grünspan verhindert gleichzeitig den Muschelbewuchs und den damit verbundenen Geschwindigkeitsverlust an Schiffen.

Je nach der Gefährdung der von Holzschädlingen befallenen Holzteile kommt für die Imprägnierung mit Holzschutzmitteln folgende Behandlung in Betracht:

- Oberflächenschutz — Eindringtiefe bis 2 mm
- Tiefwirkender Oberflächenschutz — Eindringtiefe bis 1 cm
- Vollschutz — Eindringtiefe über 2 cm bis zur Kerngrenze
- Teilschutz an Gefahrstellen — Eindringtiefe bis 10 cm in Faserrichtung und bis 2 cm senkrecht hierzu
- Nachschutz — Eindringtiefe möglichst bis zur Grenze der aufgenommenen Flüssigkeit.

Für das tiefe Eindringen des Schutzmittels ist die natürliche Saugfähigkeit des Holzes besonders günstig. Eine gute Austrocknung ist daher unerlässlich, wie überhaupt die Anwendung von Schutzölen und ölartigen Mitteln zur Erzielung der nötigen Tiefenwirkung Trockenheit des Materials voraussetzt.

Daß die Schutzbehandlung von Holz in Hochbauten bereits Gegenstand der Gesetzgebung war, mag die volkswirtschaftliche Bedeutung dartun, die der Konservierung unseres wichtigsten Baustoffes Holz zukommt (vgl. hierzu: Zentralblatt der Bauverwaltung 1940, Seite 801, und Deutscher Baukalender 1942, Seite II 63). Wenn auch sonst noch keine allgemeinen gesetzlichen Vorschriften für die Schutzbehandlung des in Handwerk und Industrie verarbeiteten Holzes bestehen, so gebietet es allein die wirtschaftliche Vernunft, diesem wichtigsten Rohstoff unserer Heimat durch sachgemäße Imprägnierung eine möglichst lange Lebensdauer zu verschaffen.

# Sowjetische Lokomotiven

Das Jahr 1934 hat in der Geschichte des sowjetischen Eisenbahnwesens besondere Bedeutung, denn von diesem Zeitpunkt setzte ihre moderne und kühne Entwicklung ein, nachdem in den vorausgegangenen Planjahren eine Kohle- und Eisenbasis gebildet worden war. Im Jahre 1934 wurde die gigantische Lokomotivfabrik „Oktober-Revolution“ in Betrieb genommen und von der Regierung der Beschluß gefaßt, im zweiten Fünfjahrplan die sowjetischen Eisenbahnen technisch zu vervollkommen. Bis 1937 sollte der Lokomotivbestand um 5100 Lokomotiven erhöht werden, bei gleichzeitiger Modernisierung des Lokparks. Insgesamt sind in den drei Vorkriegs-Fünfjahrplänen dem Lokpark 11 852 Lokomotiven zugeführt worden.

Daß die qualitative Erweiterung des Lokparks mit der quantitativen Schritt hielt, zeigt eine Vergleichszahl des Güterumschlags. Von 1933 bis 1938 ist ein um das 2,2fache angestiegener Güterstrom bewegt worden, der sich bis 1940, dem letzten Vorkriegsjahr, noch wesentlich erhöhte.

### Allgemeine Grundsätze:

In erster Linie waren für die Gesundung des Lokomotivparks wirtschaftliche Gesichtspunkte maßgebend. Es kam darauf an, den Wirkungsgrad der Lokomotiven zu verbessern und damit den Kohlenverbrauch zu senken. Alle Lokomotiven erhielten Speisewasservorwärmer und bei neuen Lokomotiven wurden Einrichtungen zum Vorwärmen der Verbrennungsluft vorgesehen. Durch Erhöhen des Kessel-drucks und der Überhitzungstemperatur konnte sowohl die Kohle besser ausgenutzt als auch die Leistung der Lokomotiven erheblich gesteigert werden. Den Saugzugeinrichtungen der Lokomotiven widmete man große Aufmerksamkeit. Ferner wurden Verbesserungen vorgenommen durch Verringern der schädlichen Räume in den Zylindern, Begradigen der Zylinder-Einström- und Ausströmkanäle durch Vervollkommnung des Schiebers.

Die Verwendung hochwertiger Baustoffe, besonders für Teile, die dem Verschleiß ausgesetzt sind, gestattete ein Heraufsetzen der Laufleistungen bis zur nächsten Hauptausbesserung und verringerte außerdem die Standzeit für die Ausbesserungen.

Besonderer Wert wurde von den sowjetischen Lokomotivbauern auf die Vereinheitlichung des Lokparks gelegt. An Stelle der Vielzahl von Lokgattungen gingen nur noch wenige Standardtypen in Serie, die zu einem großen Teil aus gleichen Normstücken hergestellt sind. Deshalb war es nicht nur möglich, die Produktion um ein Mehrfaches zu steigern und infolge der Normalisierung von Bauelementen die Fertigungswirtschaftlichkeit entscheidend zu verbessern, sondern es stieg auch die Güte der Lokomotiven, was sich dahingehend auswirkte, daß der Ausbesserungsstand bei den neuen Lokomotiven wesentlich zurückging.

Die Lokomotiv-Konstrukteure in der Sowjetunion arbeiteten nach völlig neuen Konstruktionsgrundsätzen, und auch die Fabrikationsingenieure beschränkten neue

Wege. Bekannt ist die bahnbrechende Entwicklung im elektrischen Lichtbogenschweißen, die sogar zu einem fast 100prozentig geschweißten Lokomotivkessel geführt hat, obwohl es auch heute noch in aller Welt Fachleute gibt, die behaupten, daß ein geschweißter Kessel im Lokomotivbetrieb unmöglich sei. Bei den neuesten sowjetischen Lokkesseln ist lediglich die Verbindung zwischen Steh- und Langkessel genietet.

### Beschreibung:

Eine der leistungsfähigsten sowjetischen Güterzuglokomotiven ist die Lokgattung FD (Felix Dershinski) Abb. 1. Es gibt zwei Bauarten, FD 21 und FD 20, die sich im Reibungsgewicht und Achsdruck voneinander unterscheiden, wie aus dem Schema Abb. 2 ersichtlich ist. Es handelt sich um eine fünffach gekuppelte Lokomotive mit einer vorderen und hinteren Laufachse. Die hintere Laufachse läuft im Lenkgestell. Ihre Höchstleistung liegt bei 2600 PS und übersteigt damit die Leistung älterer sowjetischer Güterzuglokbauarten um das Zweifache bei nur etwa 40 Prozent

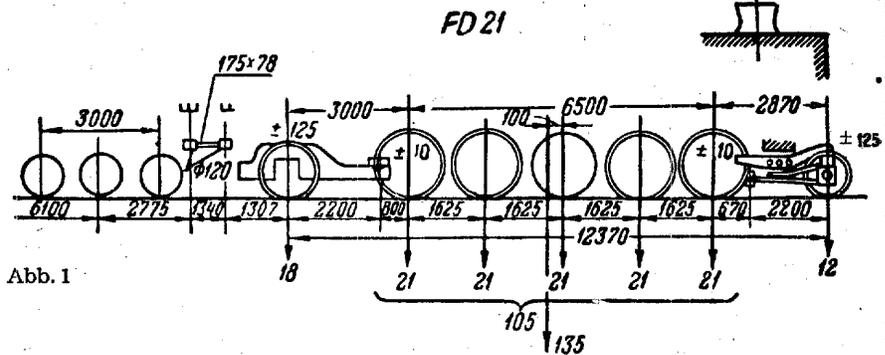


Abb. 1

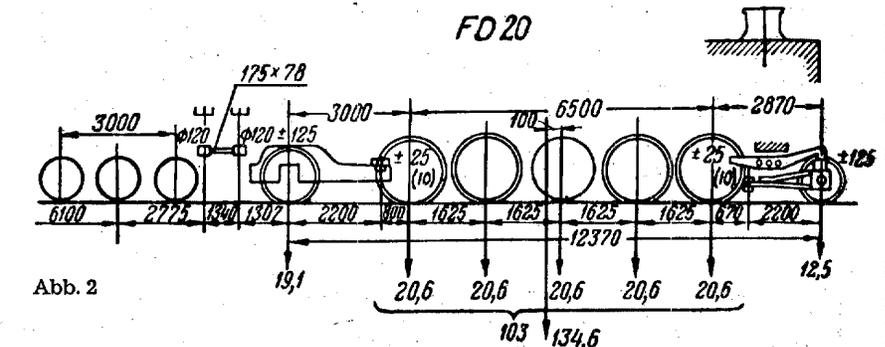


Abb. 2

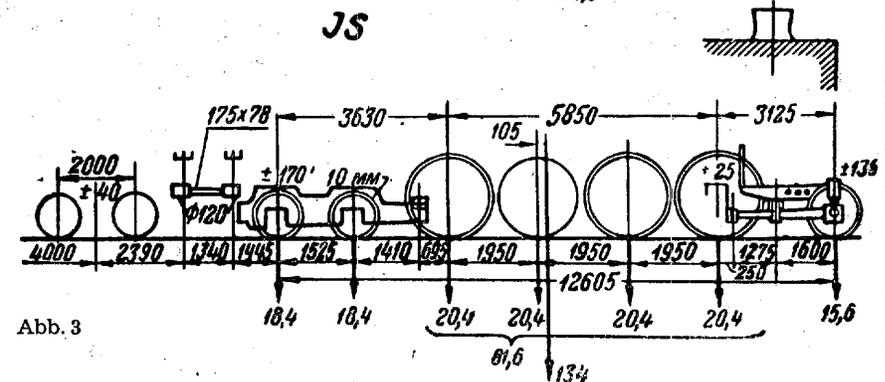


Abb. 3

höherem Reibungsgewicht. Während der Meßfahrten mit dieser Lokomotive konnten sogar Leistungen von 3100 PS registriert werden.

Die Lokomotive der Baureihe FD eignet sich besonders zum Fahren von Schwerlastzügen mit durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten von 50 km/h. Durch ihre Indienstnahme trug sie erheblich zur Erhöhung der Streckendurchlaßfähigkeit bei. Eine große Feuerbuchse mit Verbrennungskammer und ausgedehnter Rostfläche erlaubt auch die Verfeuerung geringwertiger Kohlsorten mit hohem Wirkungsgrad. Als Baumerkmale der Baureihe FD sind noch hervorzuheben: der eingebaute Rußbläser, die Walschaert-Steuerung, die Trieb- und Kuppelstangen mit geschlossenen Köpfen, deren Lager in Öl laufen, die mehrfach gestützte Kreuzkopfgleitbahn und der Barrenrahmen. Die Zylinder sind aus Stahlguß und dienen zugleich als Vorderstütze des Kessels und zur Zwischenrahmenbefestigung. Die Kolben laufen in gußeisernen Buchsen, die in den Zylinder eingepreßt sind. Die Baureihe FD 20 ist im Jahre 1931 entwickelt worden, indes die Konstruktion der FD 21 aus dem Jahre 1938 stammt. Die FD 21 ist in letzter Zeit noch weiter vervollkommen worden. Kennzeichnend ist für sie vor allem die mechanische Beschleunigungseinrichtung (Stoker), die des Heizers Arbeit auch bei der größten Lokomotivanstrengung erleichtert. Ferner ist auffallend der weitrohrige Überhitzer und die Gegengewichte ohne Bleielsätze in den Treib- und Kuppelrädern. Der Rahmen ist verstärkt und bei der Federaufhängung wurden die Schneiden durch Rollen ersetzt.

Tabelle 1 enthält die wichtigsten Kenndaten der sowjetischen Hochleistungs-Güterzuglok im Vergleich mit den leistungsfähigsten deutschen Güterzuglokomotiven.

Von den sowjetischen Reisezuglokomotiven ist die Baureihe IS (Josef Stalin), Abb. 3, die Haupttype. Mit einer Dauerleistung von 2500 PS und einer Spitzenleistung von 3200 PS überragt sie bei weitem alle bisher gebauten Dampflokomotiven. Daß sie auch den modernen deutschen Schnellzuglokomotiven überlegen ist, beweist die Zusammenstellung der Kenn-

daten in Tabelle 2. 700 Tonnen schwere Schnellzüge können mit 100 Kilometer Geschwindigkeit mit der IS-Lok gefahren werden. Die große Feuerbuchse und ein günstiges Verhältnis zwischen Feuerbüchsen-Heizfläche und Gesamt-Heizfläche lassen hohe Heizflächenanstrengungen zu, ohne daß sich die Schadenanfälligkeit der Lok erhöht. Überhaupt zeichnet sich die Gattung IS durch Betriebszuverlässigkeit und Einfachheit in der Konstruktion aus, was auf die günstige Wahl der Grundmaße für die Hauptorgane der Lok zurückgeführt werden kann.

Die beträchtliche Erhöhung der Zugauslastung, die etwa das Doppelte der sonst üblichen Schnellzuggewichte ausmacht, und die hohe Geschwindigkeit der Reisezüge mit IS-Lok hatten eine wesentliche Verbesserung des Reiseverkehrs auf dem Hauptstreckennetz der UdSSR zur Folge.

Wie die Güterzuglok Gattung FD ist auch die Reisezuglok der Gattung IS eine Einheitslokomotive, die nach dem Austauschsystem gebaut wurde. Die Lok ist vierfach gekuppelt, der Achsdruck beträgt 20,4 Tonnen. Die vordere Laufachse und zwei hintere Laufachsen im Drehgestell gewährleisten auch bei hohen Geschwindigkeiten eine ruhige Führung im Gleis. Wegen des etwa gleich hohen Eigengewichts der IS-Gattung mit der FD-Gattung und der annähernd gleichen Abmessungen sowie der Gleichartigkeit der Beanspruchungen dieser Konstruktionselemente sind die meisten Teile zwischen IS- und FD-Lok austauschbar. Beide Gattungen haben z. B. den gleichen Kessel einschließlich Ausrüstung, ferner gleiche Zylinder, Schieber, Stopfbuchsen und Kreuzköpfe. Einheitlich sind auch das Drehgestell und die Lauf- und Kuppelwellen, was sich vor allem auf die Ausbesserungs- und Unterhaltungswirtschaft vorteilhaft auswirkt.

In der Achsanordnung ähnelt die IS-Gattung der deutschen Baureihe 41. Leistungsmäßig übertrifft jedoch die sowjetische Maschine die deutsche Vergleichslok um etwa 30 Prozent.

Tabelle 1: Die sowjetische Güterzuglok Baureihe FD im Vergleich zu den bekanntesten deutschen Lokomotivtypen.

Lfd. Nr.	Kenndaten	FD	52	58	44
1	Achsanordnung	1 E 1' h 2	1' E h 2	1' E h 3	1' E h 3
2	Einführungsjahr	1931/38	1942	1915	1925/36
3	Höchstgeschwindigkeit	85	80	60	80
4	Höchstleistung	2600	1680	1460	1960
5	Reibungsgewicht	105	76,9	84,3	99,4
6	Dienstgewicht	135	86,1	98,8	114,1
7	Kesseldruck	15	16	14	16
8	Rostfläche	7,04	3,9	3,28	4,7
9	Verdampfungsheizfläche	295,2	177,6	192	238
10	Überhitzerheizfläche	138,5	63,7	77,7	100
11	Kolben $\phi$	670	600	560	600
12	Kolbenhub	770	660	660	660
13	Treibrad $\phi$	1500	1400	1400	1400
14	Wasservorrat	44	30	21,5	34
15	Kohlenvorrat	22	10	7	10
16	Gesamtachsstand (Lok u. Tender)	25,82	19,800	15,395	19,190
17	Gesamtlänge über Puffer	28,97	22,975	18,495	22,620

Tabelle 2: Die sowjetische Reisezuglok Baureihe IS im Vergleich mit den bekanntesten deutschen Reisezuglokomotiven.

Lfd. Nr.	Kenndaten	JS	38	01	03	41
1	Achsanordnung	1 D 2' h 2	2' C h 2	2' C 1' h 2	2' C 1 h 2	1' D 1' h 2
2	Einführungsjahr	1932	1910	1925/27	1937	1934
3	Höchstgeschwindigkeit	130	90	130	140	90
4	Höchstleistung	2680	1300	2260	1890	1910
5	Reibungsgewicht	81,6	47,1	59,7	54,98	78,0
6	Dienstgewicht	134	73,3	111,1	103,04	101,9
7	Kesseldruck	15	13	16	16	20
8	Rostfläche	7,04	2,83	4,5	3,9	4,09
9	Verdampfungsheizfläche	295,2	162,3	247	202,96	203,65
10	Überhitzerheizfläche	138,5	43,2	85	72,22	72,22
11	Kolben $\phi$	670	550	600	470	520
12	Kolbenhub	770	600	660	660	720
13	Treibrad $\phi$	1850	1590	2000	2000	1600
14	Wasservorrat	51	21	34	34	34
15	Kohlenvorrat	22	7	10	10	10
16	Gesamtachsstand (Lok u. Tender)	25,57	13,536	20,320	20,225	20,175
17	Gesamtlänge über Puffer	28,91	18,972	23,940	23,905	23,905

## Amtliche Mitteilungen

### Erste Durchführungsbestimmung zu der Verordnung zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Deutschen Reichsbahn und der Lage der Eisenbahner in der Deutschen Demokratischen Republik

Auf Grund des § 24 der Verordnung vom 9. Oktober 1950 zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Deutschen Reichsbahn und der Lage der Eisenbahner in der Deutschen Demokratischen Republik (GBl. S. 1063) wird in Übereinstimmung mit der Staatlichen Plankommission, mit dem Ministerium der Finanzen, dem Ministerium für Arbeit und nach Anhören des Zentralvorstandes der Industriegewerkschaft Eisenbahn folgendes bestimmt:

#### Verbesserung der materiellen Lage der Eisenbahner

##### § 1

(1) Zu den leitenden Angestellten, mit denen gemäß § 9 der Verordnung Einzelverträge abzuschließen sind, gehören:

- a) Abteilungsleiter bei der Generaldirektion;
- b) Präsidenten, Vizepräsidenten, Wirtschaftsdirektoren, Kulturdirektoren bei den Reichsbahndirektionen;
- c) Abteilungsleiter der Reichsbahndirektionen; Amtsvorstände der Reichsbahnämter;
- d) Werkdirektoren, technische Leiter und Wirtschaftsleiter der Reichsbahnausbesserungswerke und des Reichsbahnfernmeldebauwes.

(2) Weiter können Einzelverträge abgeschlossen werden

- a) in besonderen Fällen mit Ingenieuren, Technikern, Chemikern, Architekten, Statikern und Betriebswissenschaftlern;
- b) mit Dienststellenleitern, technischen Leitern und Wirtschaftsleitern von Bahnbetriebswerken mit mehr als 500 Beschäftigten oder von größeren, verkehrswichtigen Bahnhöfen.

(3) Für Angestellte, mit denen Einzelverträge abzuschließen sind, werden die Gehaltssätze der Tarifverträge der Deutschen Reichsbahn nicht angewendet. Außerdem können im Einzelvertrag weitere vom Tarifvertrag abweichende Bestimmungen getroffen werden, soweit nicht gesetzliche Vorschriften entgegenstehen. Wenn der Einzelvertrag eine abweichende Regelung nicht enthält, gilt der Tarifvertrag.

(4) Der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn wird ermächtigt, die für Abs. 1 und Abs. 2 notwendigen Verwaltungsanweisungen zu erlassen.

##### § 2

(1) Die gemäß § 10 der Verordnung zu zahlende Prämie erhalten diejenigen Eisenbahner, die am 14. Oktober 1950 oder später eine 10-, 25- oder 40jährige Beschäftigungsdauer erreichen. Die Zahlung erfolgt ab 1. Januar 1951.

(2) Zeiten, in denen Eisenbahner ohne Lösung des Arbeitsverhältnisses freigestellt oder beurlaubt waren, werden auf die Beschäftigungsdauer angerechnet.

(3) Eisenbahnern, die infolge gewerkschaftlicher oder antifaschistischer Betätigung in der Zeit bis zum 8. Mai 1945 entlassen wurden, wird bei der Wiedereinstellung die Zeit der Unterbrechung bis zum 8. Mai 1945 auf die Beschäftigungsdauer angerechnet.

(4) Eisenbahnern, die ohne eigene Veranlassung aus dem Eisenbahndienst ausgeschieden sind oder ausscheiden, wird bei der Wiedereinstellung die vor dem Ausscheiden zurückgelegte Zeit auf die Beschäftigungsdauer angerechnet.

(5) In Zweifelsfällen, die sich aus den Abs. 2 bis 4 ergeben, entscheidet die Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn.

(6) Die Prämie beträgt bei einer Beschäftigungsdauer von 10 Jahren . . . . . 100 DM,  
von 25 Jahren . . . . . 250 DM,  
von 40 Jahren . . . . . 400 DM.

(7) Die Prämie und das Diplom sind dem Eisenbahner am Tage der Vollendung der 10-, 25- oder 40jährigen Beschäftigungsdauer in würdiger Form auszuhändigen.

(8) Eisenbahnern, die in der Zeit vom 14. Oktober 1950 bis zum Tage der Verkündung dieser Durchführungsbestimmung die 10-, 25- oder 40jährige Beschäftigungsdauer vollenden, sind Prämie und Diplom umgehend auszuhändigen.

##### § 3

(1) Als Angehörige der technischen Intelligenz im Betriebe der Deutschen Reichsbahn im Sinne des § 11 der Verordnung gelten Ingenieure, Chemiker und Techniker, die konstruktiv und schöpferisch verantwortlich tätig sind und hervorragenden Einfluß auf Betriebsführung und Arbeitsvorgänge nehmen, sowie konstruktiv und schöpferisch tätige Baumeister und Architekten. Diese Bestimmung bezieht sich z. B. auf Konstrukteure für Loks und Kohlenstaubloks sowie auf Brückenbaukonstrukteure.

(2) Leitende Angestellte, mit denen gemäß § 9 der Verordnung Einzelverträge abgeschlossen worden sind, können, sofern sie durch konstruktiv schöpferische und verantwortliche Tätigkeit hervorragenden Einfluß auf Betriebsführung und Arbeitsvorgänge nehmen, in den Kreis der Versorgungsberechtigten einbezogen werden.

(3) Vorschlagsberechtigt sind alle selbständigen Dienststellen der Deutschen Reichsbahn, die ihre ausführlich begründeten Einzelvorschläge in Zusammenarbeit mit der zuständigen Betriebsgewerkschaftsleitung auf dem Verwaltungswege an die Generaldirektion einreichen. Das weitere Verfahren richtet sich nach § 3 der Ersten Durchführungsbestimmung vom 26. September 1950 zur Verordnung über die zusätzliche Altersversorgung der technischen Intelligenz in den volkseigenen und ihnen gleichgestellten Betrieben (GBl. S. 1043).

#### Verbesserung der sozialen Betreuung der Eisenbahner

Die unentgeltliche Lieferung von Arbeitsschutzkleidung umfaßt auch die Lieferung von Arbeitsschutzmitteln. Beide werden für bestimmte Beschäftigungsarten geliefert. Diese Beschäftigungsarten sind in dem „Verzeichnis der zugelassenen Arbeitsschutzkleidung und Arbeitsschutzmittel“ festzulegen, das als besondere Dienstvorschrift von der Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn herauszugeben ist.

##### § 5

(1) Der zusätzliche Urlaub im Sinne des § 17 der Verordnung wird erstmalig im Urlaubsjahr 1951 gewährt.

(2) Als Beschäftigungsdauer gilt die ununterbrochene Tätigkeit in einem Ausbildungs- oder Arbeitsverhältnis bei den früheren Deutschen Eisenbahnen, der Deutschen Reichsbahn und den von ihr übernommenen Privat- und Kleinbahnen.

(3) Unterbrechungen im Sinne des § 2 Abs. 2 und 3 dieser Durchführungsbestimmung werden als Beschäftigungszeit angerechnet.

(4) Der zusätzliche Urlaub wird im übrigen nach den Bestimmungen der Tarifverträge gewährt und bezahlt. Er ist auch dann zu gewähren, wenn dadurch der nach § 34 des Gesetzes der Arbeit vom 19. April 1950 zur Förderung und Pflege der Arbeitskräfte, zur Steigerung der Arbeitsproduktivität und zur Verbesserung der materiellen und kulturellen Lage der Arbeiter und Angestellten (GBl. S. 349) zulässige Jahreshöchsturlaub von 24 Tagen überschritten wird.

##### § 6

Die Einrichtung von Verkaufsstellen für Lebensmittel und Industriewaren im Sinne des § 19 der Verordnung wird von den Reichsbahndirektionen und Reichsbahnausbesserungswerken unter Mitwirkung der jeweils zuständigen Betriebsgewerkschaftsleitung mit der Handelsorganisation (HO) bzw. der Konsumgenossenschaft vereinbart.

Berlin, den 6. Februar 1951.

Ministerium für Verkehr

I. V.: Wächter  
Staatssekretär

## EDUARD STEYER

Bauunternehmung

Hoch-, Tief- und Eisenbetonbau

Spezialität: Feuerungs- u. Schornsteinbau

**LEIPZIG W 31**

Nonnenstraße 11b

Fernruf: 4 43 56

## TRICOSAL S III

das bewährte Schnellbinde- und Dichtungsmittel für Zement

ermöglicht die beschleunigte Inbetriebnahme von Maschinen und Reparatur von Betonfußböden ohne Betriebsstörung. Herstellung besonders widerstandsfähiger Estriche, Abdichtung von Kellern, Wasserbehältern usw.

Verlangen Sie Verarbeitungsvorschrift und Preisliste.

**Pharma - VVB Chemische Fabrik Grünau**

Berlin-Grünau

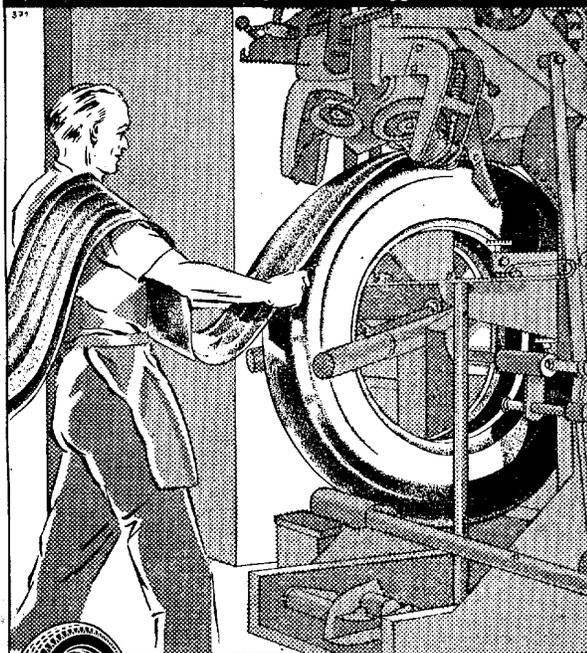
Telefon 63 22 61

*Zum Händereinigen* **ATA**  
**Spezial**  
zum Putzen und Scheuern im Betrieb

**ATA Spezial**  
zum Putzen und Scheuern im Betrieb

VVB SAPOTEX PERSIL-WERK GENTHIN

*Runderneuerung sichert gute Fahrt  
Runderneuerung Rohstoffe spart!*



**REIFEN-MÜLLER**

BERLIN-SCHMÖCKWITZ-RUF: SAMMEL-NR. 63 2091

## Dresdner Dachpappen- und Asphaltfabrik

Dresden N 30, Rankestraße 32/34

Fernruf: 54 219

Spezialfabrik  
für  
Waggondachdecken

# Fahrt frei

## DIE WOCHENZEITUNG DER DEUTSCHEN EISENBÄHNER

erscheint wöchentlich einmal  
zum Preise von 15 Pfennig

In den 1½ Jahren ihres Bestehens ist „Fahrt frei“ zum beliebtesten Blatt aller deutschen Eisenbahner geworden. Wer „Fahrt frei“ liest, hat einen Spiegel des politischen und gewerkschaftlichen Lebens der Reichsbahn vor sich

Interessante Betriebsreportagen, ein umfangreicher Kulturteil, die Berichte über die Ereignisse innerhalb der Sportvereinigung „Lokomotive“, die Rubriken für Küche und Haus — das alles hat „Fahrt frei“ zu einer der vielseitigsten Wochenzeitungen werden lassen

Wenn Sie noch nicht ständiger Leser der „Fahrt frei“ sind, können Sie eine laufende Belieferung durch eine Bestellung an Ihr zuständiges Postamt veranlassen. Selbstverständlich nimmt auch die Redaktion, Berlin W 8, Markgrafenstraße 55 — Basa 33586 —, Bestellungen entgegen

Bestellen Sie noch heute „Fahrt frei“, die Wochenzeitung der deutschen Eisenbahner

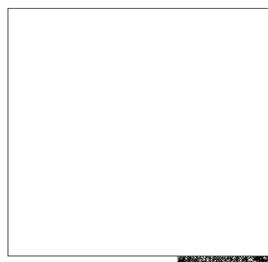
VERLAG **Die Wirtschaft** BERLIN W 8, FRANZOSISCHE STR. 55

DER

# VERKEHR

50X1-HUM

Zeitschrift für das gesamte Verkehrswesen



50X1-HUM



Heft

3

*Aus dem Inhalt:*

II.  
Deutsche  
Verkehrs-  
konferenz

Preis 1,50 DM



<b>Zur Auswertung weitergeleitet an:</b>					

## Inhaltsverzeichnis

### **Verkehrsaufbau für Frieden und Einheit**

*von Minister für Verkehr  
Prof. Dr.-Ing. Reingruber*

Seite 77

**Deutsche an einen Tisch**  
Seite 78

**Eröffnung der II. Deutschen Verkehrskonferenz**  
Seite 79

**Die Verkehrsaufgaben im ersten Jahr  
des Fünfjahrplans**  
*Auszüge aus dem Referat des Mini-  
sters für Verkehr Prof. Dr.-Ing. Hans  
Reingruber*  
Seite 79

**Die Aufgaben der Gewerkschaften**  
*Auszüge aus dem Referat des stell-  
vertretenden Vorsitzenden der IG  
Eisenbahn, Werner Lindner*  
Seite 82

**Begrüßungsschreiben des Ministerpräsidenten  
der DDR, Otto Grotewohl**  
Seite 80

**Präsidium der II. Deutschen Verkehrskonferenz**  
Seite 81

**Begrüßungsschreiben des Stellvertretenden Minister-  
präsidenten Waller Ulbricht**  
Seite 83

**Begrüßungstelegramm an die Ratslagung  
der Internationalen Demokratischen Frauenföderation**  
Seite 84

**Keine Tonne Fracht unkontrolliert**  
*Auszüge aus dem Referat des Ver-  
treters des Amtes für Warenkontrolle  
und innerdeutschen Handel, Philipp*  
Seite 84

**An alle im Verkehr tätigen Arbeiter, Angestellten  
und Angehörigen der Technischen Intelligenz**  
*Aufruf der II. Deutschen Verkehrs-  
konferenz*  
Seite 84

### **Fachtagung der Deutschen Reichsbahn**

**Die Aufgaben der Deutschen Reichsbahn im Volks-  
wirtschaftsplan 1951**

*Auszüge aus dem Referat des General-  
direktors der Deutschen Reichsbahn,  
Erwin Kramer*  
Seite 86

**Diskussion der Fachtagung Reichsbahn**  
Seite 87

**Fachresolution der Deutschen Reichsbahn**  
Seite 90

**Fachtagung der Generaldirektion Kraft-  
verkehr und Straßenwesen**  
**Auszüge aus dem Referat des Generaldirektors der  
Generaldirektion Kraftverkehr u. Straßenwesen, Otto**  
Seite 93

**Auszüge aus dem Referat des Kollegen Ullrich,  
IG Transport**  
Seite 94

**Diskussion der Fachtagung Kraftverkehr**  
Seite 95

**Fachtagung Straßenwesen**  
Seite 97

**Fachresolution der Generaldirektion Kraftverkehr  
und Straßenwesen**  
Seite 98

### **Fachtagung der Generaldirektion Schifffahrt**

**Auszüge aus dem Referat des komm. Generaldirektors  
der Generaldirektion Schifffahrt, Keul**  
Seite 100

**Auszüge aus dem Referat des Kollegen Zimmermann,  
IG Transport**  
Seite 101

**Diskussion der Fachtagung Schifffahrt**  
Seite 102

**Arbeitsprogramm für die Generaldirektion Schifffahrt  
und die ihr angeschlossenen Dienststellen u. Betriebe**  
Seite 103

**Diskussion im Plenum**  
Seite 105

**Die Aufgaben der SED-Betriebsorganisationen  
bei der Erfüllung der Transportaufgaben**  
*Auszüge aus dem Kurzreferat des  
Kollegen Menzel*  
Seite 106

### **Der neue Arbeitsstil**

*Auszüge aus dem Schlußwort des  
Staatssekretärs Ernst Wollweber*  
Seite 107

Heft 3 - 5. Jahrgang - 1951  
Preis 1,50 DM

# DER VERKEHR

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft“ G.m.b.H., Chefredakteur: Heinz Zierholz, Redaktion: Berlin W 8, Markgrafenstr. 55, Fernruf: 52 18 45, Bosa: 33 586, Anzeigenannahme: DEWAG, Deutsche Werbe- und Anzeigen G.m.b.H., Berlin C 2, Oberwallstraße 20. Druck: Greif Graphischer Großbetrieb, Berlin N 54, Lizenz-Nr. 259. Nachdruck, Auszüge und Übersetzungen nur mit Quellenangabe

Zeitschrift für das  
gesamte Verkehrswesen

Mit amtlichen Nachrichten des Ministeriums für  
Verkehr der Deutschen Demokratischen Republik

## Verkehrsaufbau für Frieden und Einheit

Die II. Verkehrskonferenz der Deutschen Demokratischen Republik in Halle a. S.  
vom 2. bis 4. Februar 1951

Von Minister für Verkehr Prof. Dr.-Ing. Hans Reingruber

Die II. Verkehrskonferenz der Deutschen Demokratischen Republik wurde zu einem machtvollen Bekenntnis des Willens, den Frieden zu erhalten und die deutsche Einheit zu verwirklichen.

Die II. Verkehrskonferenz nahm Stellung zu dem Vorschlag des Ministerpräsidenten der Deutschen Demokratischen Republik, Otto Grotewohl, an Dr. Adenauer, nahm Stellung zu dem Appell der Volkskammer an den Bundestag in Bonn wegen Aufnahme eines gesamtdeutschen Gesprächs zur Bildung eines Gesamtdeutschen Konstituierenden Rates auf paritätischer Grundlage.

Die Konferenzteilnehmer gaben einstimmig und begeistert mit stürmischem Applaus ihre Zustimmung zu den Maßnahmen, die sowohl dem Vorschlag des Ministerpräsidenten der Deutschen Demokratischen Republik als auch dem Appell der Volkskammer zugrunde liegen.

Die II. Verkehrskonferenz protestierte mit Entschiedenheit gegen die Remilitarisierung in Westdeutschland, da sie eine ernste Bedrohung des Friedens, die Gefahr der restlosen Zerstörung Deutschlands und die Auslöschung des Bestandes der deutschen Nation bedeutet.

Der Aufruf der II. Verkehrskonferenz an die im Verkehrswesen der Deutschen Demokratischen Republik beschäftigten Männer, Frauen und Jugendlichen und der besondere Appell an die Kollegen in Westdeutschland, in Betriebs- und Dienststellenversammlungen zu den akuten Lebensfragen unserer Nation Stellung zu nehmen, wird die volle Verantwortungsbereitschaft aller im Verkehrswesen ganz Deutschlands tätigen Arbeiter, Angestellten und Angehörigen der Technischen Intelligenz auslösen, um alles zu tun, den Frieden zu erhalten und die Einheit unserer Nation herbeizuführen.

Den bei der Reichsbahn, der Schifffahrt, dem Kraftverkehr und Straßenwesen arbeitenden Menschen der Deutschen Demokratischen Republik

kommt die überaus hohe Aufgabe zu, alle Kraft für die Erfüllung des Volkswirtschaftsplanes 1951 einzusetzen in der Erkenntnis, daß ohne Erfüllung der Transportpläne die ausreichende und pünktliche Versorgung der Industrie, der Landwirtschaft und der Bevölkerung nicht möglich ist. Unter Auswertung aller Erfahrungen, unter Vermeidung aller Fehler der Vergangenheit, durch die Entwicklung neuer fortschrittlicher Arbeitsmethoden, durch die breite Entfaltung der Aktivisten- und Wettbewerbsbewegung in den Verkehrsbetrieben muß deshalb die Voraussetzung zur Erfüllung des Volkswirtschaftsplanes 1951 geschaffen werden.

Die II. Verkehrskonferenz beschränkte sich keineswegs darauf, nur die erzielten Erfolge zu behandeln; sie analysierte gründlich und umfassend die in der Vergangenheit aufgetretenen Schwächen der Arbeit. Damit ist die Gewähr gegeben, daß ähnliche Fehler in der Zukunft vermieden werden. Das kritische Verhalten zu den eigenen Fehlern und Schwächen ist ein Merkmal der Veränderung des Arbeitsstils und bildet eine wichtige Grundlage für ein besseres Leistungsergebnis. An Stelle der bisherigen selbstgefälligen Betrachtungen ist die selbstkritische Überprüfung getreten. Die II. Verkehrskonferenz der Deutschen Demokratischen Republik hat damit den maßgebenden Impuls gegeben, der unsere weitere Arbeit entscheidend beeinflussen wird.

Jetzt kommt es darauf an, in allen Betrieben und Verwaltungen des Verkehrs die auf der II. Verkehrskonferenz gegebenen Grundsätze in die Praxis umzusetzen, den neuen vorausschauenden Arbeitsstil durch die Erstellung eines Arbeitsprogramms zu entwickeln, das auch der kleinsten Dienststelle die Möglichkeit gibt, ihre Arbeitsergebnisse ständig zu kontrollieren und zu verbessern. Es kann keinen Zweifel darüber geben, daß die Abkehr von der sporadischen Arbeitsmethode und der Übergang zu einem festen voraus-

disponierenden Arbeitsprogramm, gestützt auf die aktive Mitarbeit der gesamten Belegschaft, die entscheidende Voraussetzung für die Erfüllung der Transportpläne gibt. Eine solche Methode befähigt uns, alle noch zur Zeit bestehenden Schwächen zu überwinden und zu beseitigen.

Die persönliche Verantwortung jedes einzelnen muß gefestigt werden in der Zielsetzung, gleichzeitig mit der erhöhten Leistung die Hebung der Qualität der Leistung zu erreichen. Diese Entwicklung ist auf der II. Verkehrskonferenz berücksichtigt worden durch den Beschluß, leitende Kader heranzubilden und ihre Qualifizierung sicherzustellen.

Die II. Verkehrskonferenz der Deutschen Demokratischen Republik stellt eine weitere und sehr ernste, volkswirtschaftlich bedeutende Aufgabe: arbeitsorganisatorische, wärme- und feuerungstechnische Verbesserungen durchzuführen zur Erzielung einer fünfprozentigen Senkung des Kohleverbrauchs bei der Reichsbahn und einer siebenprozentigen bei der Schifffahrt im Verlauf des Jahres 1951. Diese

Aufgabe wird nur erfüllt werden können, wenn alle verantwortlichen Kräfte einheitlich auf dieses hohe Ziel abgestimmt werden.

Heizer, Lokführer und Schiffsmaschinisten, die hierbei in erster Linie angesprochen werden, können aber nur dann die notwendige Erfolgsarbeit leisten, wenn gleichzeitig alle für den Betriebsablauf verantwortlichen Stellen die rationellste und zweckdienlichste Betriebsabwicklung sichern, wenn die Anzahl der Leerfahrten auf ein Minimum beschränkt wird, wenn Verspätungen, schlechte Zugauslastungen, unzweckmäßige Fahrpläne, schlechte Lökkuppungspläne usw. vermieden werden. Unsere Wärmetechniker und Ingenieure müssen alle Erfahrungen der Feuerungs- und Wärmetechnik hier nutzbringend zur Anwendung bringen. So wird dieser Erfolg der Volkswirtschaft bedeutsame Mengen Kohle für andere Aufgaben des Fünfjahrplans zuführen.

Der Verkehr hat im Volkswirtschaftsplan 1951 eine Generalprobe dafür abzulegen, ob er befähigt

## Deutsche an einen Tisch!

Die nachstehende Resolution wurde von den Teilnehmern der II. Deutschen Verkehrskonferenz einstimmig angenommen:

„Die II. Verkehrskonferenz der Deutschen Demokratischen Republik in Halle begrüßt in begeisterter Zustimmung die Initiative der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik zur Erhaltung des Friedens und zur Herstellung der Einheit Deutschlands.

Der Vorschlag des Ministerpräsidenten Otto Grotewohl der Deutschen Demokratischen Republik auf Aufnahme von Besprechungen zur Bildung eines Gesamtdeutschen Konstituierenden Rates auf paritätischer Grundlage wurde vom Bundeskanzler Dr. Adenauer nach sieben Wochen des Schweigens brüsk abgelehnt. Damit hat Dr. Adenauer die nationalen Interessen des deutschen Volkes zugunsten ausländischer imperialistischer Auftraggeber verraten.

Die eingeleitete Remilitarisierung in Westdeutschland ist eine ernste Bedrohung des Friedens und schließt die Gefahr einer restlosen Zerstörung Deutschlands, der Auslöschung der deutschen Nation in sich ein.

Die Volkskammer der Deutschen Demokratischen Republik hat ungeachtet der Ablehnung durch den Bundeskanzler Dr. Adenauer dem Bundestag in Bonn aus verantwortungsbewußter Sorge um die Erhaltung des Friedens und die Herstellung der Einheit Deutschlands die Aufnahme eines Gesamtdeutschen Gespräches zum Zweck der Bildung eines paritätisch zusammengesetzten Gesamtdeutschen Konstituierenden Rates vorgeschlagen. Die Volkskammer der Deutschen Demokratischen Republik hat sich bereit erklärt, im Geiste ehrlicher Verständigung die Verhandlungen über alle Fragen zu führen, die mit der Schaffung und den Aufgaben des Gesamtdeutschen Konstituierenden Rates verbunden sind.

Die Volkskammer hat ihre Vertreter im voraus bevollmächtigt, über das von Dr. Adenauer beanstandete Gesetz zum Schutze des Friedens zu verhandeln, um die Grundlagen eines gemeinsamen Gesetzes zum Schutze des Friedens für Gesamtdeutschland zu schaffen.

Sie ist einverstanden, über die Stärke, Bewaffnung und Standortverteilung der Polizei in ganz Deutschland, darunter auch der Volkspolizei in der Deutschen Demokratischen Republik, zu verhandeln und zu allgemeingültigen Vereinbarungen zu kommen.

Halle (S), den 2. Februar 1951

**Die II. Verkehrskonferenz der Deutschen Demokratischen Republik**

Sie hat ihre Bereitschaft zur Durchführung freier, allgemeiner, gleicher, geheimer und direkter Wahlen in Gesamtdeutschland erklärt.

Die Volkskammer hat in ihrem Appell zu jedem geltend gemachten Vorbehalt Dr. Adenauers Stellung genommen und dazu in jedem Falle verbindliche Erklärungen und Vorschläge gemacht, die von allen gutwilligen Deutschen akzeptiert werden können.

Die Volkskammer hat eindeutig zum Ausdruck gebracht, daß sie bereit ist, über jeden vorhandenen Differenzpunkt auf der Grundlage eines Gesamtdeutschen Gespräches eine für beide Teile tragbare Lösung auf dem Verhandlungswege zu sichern.

Mit diesen Vorschlägen ist die reale Basis zur Herstellung der Einheit Deutschlands und zur Sicherung des Friedens gegeben.

Die II. Verkehrskonferenz der Deutschen Demokratischen Republik stellt sich vorbehaltlos hinter die Beschlüsse der Volkskammer und ihren Appell an den Bundestag der Bundesrepublik Deutschland. Sie appelliert besonders an die Kolleginnen und Kollegen der Bundesbahn, des Kraftverkehrs und der Schifffahrt in Westdeutschland, die Herbeiführung des Gesamtdeutschen Gespräches zu unterstützen.

Sie ruft alle im Verkehr beschäftigten Männer, Frauen und Jugendlichen auf, ihre ganze Kraft für die Erhaltung des Friedens, für die Herstellung der Einheit Deutschlands einzusetzen. Sie appelliert an die Kollegen in Westdeutschland, in Betriebs- und Dienststellenversammlungen hierzu Stellung zu nehmen und ihre Vertreter im Bundestag zur Aufnahme der Verhandlungen und zur Bildung des Gesamtdeutschen Konstituierenden Rates zu verpflichten.

Entfaltet die breite Volksbewegung zur Erhaltung des Friedens, zur Herstellung der Einheit Deutschlands, zur Ablehnung der Remilitarisierung in Westdeutschland!

Es lebe der Kampf zur Erhaltung des Friedens, zur Herstellung der Einheit Deutschlands.

Es lebe der paritätisch zusammengesetzte Gesamtdeutsche Konstituierende Rat!

ist, richtige Beschlüsse mit den richtigen Methoden in die Praxis umzusetzen.

Aber auch an die Wirtschaft hat der Verkehr einige für die Transportplanerfüllung entscheidende Forderungen gestellt: rechtzeitige Erstellung der Warenverteilungspläne, gleichbleibende Auslastung der vorhandenen Transportraumkapazität an allen Tagen des Jahres (auch an Sonn- und Feiertagen), Sicherung der dafür erforderlichen Be- und Entladebereitschaft, Übergang zur konzentrierten Be- und Entladung, d. h. Fahren von Massengütern in ausgelasteten Durchgangspendelzügen vom Aufkommensort bis zum Bestimmungsort, zum Beispiel Leipzig—Berlin oder Senftenberg—Rostock.

Die berechtigte Forderung der Wirtschaft nach vermehrter Bereitstellung von Güterwagenraum ist nicht zuletzt von ihrer eigenen Versanddisposition, von ihrem Anteil an der rechtzeitigen Be- und Entladung abhängig. So, wie es zum selbstverständlichen Gebot geworden ist, die vorhandenen Rohstoffe

zweckdienlichst und sparsam zu verwenden, so muß es zum Gebot werden, mit dem vorhandenen Laderaum das Maximum an Transportleistung zu erzielen.

Der Verkehr schlägt dazu der Wirtschaft den Abschluß von Komplexwettbewerben vor. Überall da, wo nach gründlicher Vorbereitung solche Wettbewerbe zustande kommen, führten sie bisher bereits zu einer erheblichen Verbesserung der Wagenumlaufzeiten und dadurch zu einer besseren Bedarfsbefriedigung der Wirtschaft.

Obwohl in den Transportplänen des Jahres 1951 hohe Leistungssteigerungen vorgesehen sind, werden diese Aufgaben im Volkswirtschaftsplan 1951 auch von den Werktätigen im Verkehr erfüllt werden. Dafür bietet uns die sich ständig verstärkende Wettbewerbs- und Aktivistebewegung die Gewähr, dazu werden auch in entscheidendem Maße die Beschlüsse der II. Verkehrskonferenz der Deutschen Demokratischen Republik beitragen.

## II. Deutsche Verkehrskonferenz

Vom 2. bis 4. Februar 1951 fand im Klubhaus der Gewerkschaften in Halle die II. Verkehrskonferenz der Deutschen Demokratischen Republik statt. 550 Teilnehmer aus den Verkehrsträgern Reichsbahn, Schifffahrt, Kraftverkehr und Straßenwesen, aus dem Ministerium für Verkehr und den Länderregierungen sowie gleichberechtigte Vertreter der Großverlader unserer Industrie faßten in der dreitägigen Arbeitskonferenz richtunggebende Beschlüsse für die Erfüllung des Transportplanes im Volkswirtschaftsplan 1951. Von allen Anwesenden wurde übereinstimmend betont, daß es jetzt notwendig sei, in gemeinsamer Anstrengung die erkannten Fehler und Schwächen zu überwinden und die gefaßten Beschlüsse in die Tat umzusetzen.

Der Staatssekretär im Ministerium für Verkehr der Deutschen Demokratischen Republik, Ernst Wollweber, eröffnete die II. Verkehrskonferenz und unterstrich, daß die Teilnehmer dieser Tagung einen wesentlichen Beitrag für den Frieden und die Einheit Deutschlands leisten können, indem sie gründlich beraten und bin-

dende Beschlüsse fassen, um durch ein funktionierendes Transportwesen die Erfüllung des Fünfjahrplans in allen Zweigen unserer Wirtschaft zu unterstützen. „Der Sinn dieser Konferenz ist es“, so sagte Staatssekretär Wollweber wörtlich, „im gegenseitigen Austausch der Erfahrungen die Arbeitsmethoden und die Arbeitsorganisation zu verbessern, mit dem Ziel, die Arbeitsproduktivität im Verkehr bedeutend zu erhöhen, um durch einen schnelleren Umlauf der Transportmittel und durch eine völlige Auslastung der vorhandenen Ladekapazitäten sämtliche Güter schnell, sicher und restlos zu transportieren und dabei die Selbstkosten und die spezifischen Brennstoffverbrauchsnormen bedeutend zu senken.“

Nach der Konstituierung des Präsidiums bat Staatssekretär Ernst Wollweber, der die Versammlungsführung im Präsidium übernahm, den Minister für Verkehr der Deutschen Demokratischen Republik, Professor Dr.-Ing. Hans Reingruber, das Wort zu ergreifen.

### Die Verkehrsaufgaben im ersten Jahr des Fünfjahresplanes

Zu Beginn seiner grundlegenden Ausführungen „Die Verkehrsaufgaben im ersten Jahr des Fünfjahresplanes“ gab der Minister für Verkehr einen kurzen Rückblick und eine Vorschau auf die politische Lage und unterstrich hierbei, daß es eine der ersten Aufgaben der Verkehrsschaffenden der Deutschen Demokratischen Republik sei, mit aller Entschlossenheit für den Frieden und die Einheit unseres Vaterlandes zu kämpfen. Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen skizzierte der Minister die großen Aufgaben des Fünfjahresplanes und betonte, daß dieser Plan für die materielle und kulturelle Entwicklung unseres Volkes eine sichere Basis bietet. In diesem Zusammenhang ging er dazu über, die im Rahmen des Fünfjahresplanes festgelegten Aufgaben für den Verkehr zu umreißen. Der Minister stellte zu Beginn die Forderung, daß die Verwaltungsstellen ihre alten formalistischen und bürokratischen Arbeits- und Anleitungsmethoden ablegen und aus den Erfahrungen der Aktivisten lernen müßten.

#### Aufgaben der Reichsbahn

Dann wandte sich der Redner an die Kollegen der Deutschen Reichsbahn und betonte nach eingehender Kritik der bisher geleisteten Arbeit, daß die unzureichende Planerfüllung im I. und II. Quartal des Jahres 1950 in der Konsequenz für alle Verkehrsträger die Verpflichtung enthält, den Kampf um die Planerfüllung vom ersten Tag, von der ersten Stunde des Jahres an mit der gleichen Entschlossenheit und Beharrlichkeit zu führen wie im letzten Quartal oder am letzten Tag. Sehr eindringlich kritisierte der

Minister den immer wieder auftretenden Rückstau und wies darauf hin, daß man sich darüber im klaren sein müsse, daß die Planung nicht allein von der Beladung abhängig gemacht werden könne, sondern daß sie unbedingt auf die Entladekapazität und -bereitschaft abzustimmen sei. In seiner Betrachtung über die bisherige Arbeit der Deutschen Reichsbahn stellte der Redner ferner fest, daß die Reichsbahn im Jahre 1950 durch die Bildung von Schwerlastzügen insgesamt 5841 Züge einsparen konnte. Der Minister unterstrich in diesem Zusammenhang wörtlich: „Die Bewegung zur freiwilligen Normenerhöhung hat bei der Deutschen Reichsbahn ein beachtliches Ausmaß angenommen. Im Jahre 1949 hatten wir rund 6000 freiwillige Normenerhöhungen. Im I. Quartal 1950 betrug die Zahl der freiwilligen Normenkorrekturen 5557. Bei der Überprüfung von 17 184 Arbeitsnormen konnte die beachtliche Zeitersparnis von 92 000 Arbeitsstunden erzielt werden. Rund 80 000 Eisenbahner stehen gegenwärtig im inner- und überbetrieblichen Wettbewerb.“

Im weiteren Verlauf seiner Rede ging der Minister auf den Kohleverbrauch der Deutschen Reichsbahn ein und wies darauf hin, daß von ihr etwa ein Drittel unserer gesamten Kohleerzeugung verbraucht wird. Wörtlich stellte er hierzu fest: „Durch eine einprozentige Kohleinsparung könnte ein großes Stahlwerk ein halbes Jahr mit Kohle versorgt werden, könnten 60 Millionen kW Strom erzeugt werden. Diese Menge wäre ausreichend, um eine mittlere Stadt für ein Jahr mit Strom zu versorgen. Mit einer einprozentigen Kohle-



Der Minister für Verkehr der Deutschen Demokratischen Republik, Prof. Dr.-Ing. Hans Reingruber, während seines grundlegenden Referates

einsparung könnte ermöglicht werden, daß jedem Haushalt der Stadt Halle im Jahr 16 Zentner Kohle zusätzlich geliefert werden könnten. Die Deutsche Reichsbahn aber hat darüber hinaus die Verpflichtung, im Rahmen des Fünfjahresplanes die spezifische Kohleverbrauchsnorm um insgesamt 16 Prozent zu senken. Die realen Möglichkeiten für diese Einsparung sind vorhanden, und zwar durch die Beseitigung der Zugverspätungen, durch die bessere Auslastung unserer Züge, durch die Erhöhung der Langstreckenfahrten, durch die Auswertung der Erfahrungen der 500er-Bewegung, durch die Anwendung aller Erfahrungen der Wärme- und Feuerungstechnik, z. B. durch die Anlage des toten Feuerungsbettes.“

Im Verlaufe seiner weiteren Ausführungen ging der Minister auf die Schulung des Nachwuchses ein und stellte hierzu fest: „Die Menschen werden weder als Techniker noch als Ingenieure noch als Betriebswirtschaftler geboren. Wer eine solche starke Aktivistin- und Brigadebewegung zu verzeichnen hat und dann über Mangel an geeigneten Kadern spricht, der klagt sich selbst an. Erstellen Sie den erforderlichen Schulungsplan, Erarbeiten Sie den Kräftelenkungsplan. Dann können wir Schluß machen mit dem Gerede von den nicht vorhandenen Kadern. Dann werden wir die entscheidenden Kader haben, die aus ihrer gesellschaftlichen Einstellung, aus den Erfahrungen ihrer Arbeit und ihren erworbenen theoretischen Kenntnissen Beispiele der vorbildlichen, verantwortungsbereiten und qualifizierten Leitung eines Betriebes geben werden. Es ist eine entscheidende und dringende Aufgabe, die vor allen Verkehrsbetrieben steht: Neue befähigte und verdiente Menschen, junge Menschen zur Führung der Betriebe zu qualifizieren.“

Zum Abschluß seiner Ausführungen über die Aufgaben der Deutschen Reichsbahn verpflichtete der Minister den Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, die 8 Millionen DM, die im Jahre 1951 für die Verbesserung der hygienischen und sanitären Anlagen und Einrichtungen verwendet werden sollen, in zweckdienlichster Weise zur Anwendung zu bringen.

#### Aufgaben der Schifffahrt

Sodann ging der Minister für Verkehr, Prof. Dr.-Ing. Reingruber, auf die Aufgaben der Schifffahrt ein und führte wörtlich aus: „Die wichtigste Aufgabe, die der

#### Deutsche Demokratische Republik Der Ministerpräsident

An die  
Delegierten der  
II. Deutschen Verkehrskonferenz  
Halle  
Klubhaus der Gewerkschaften

Ich begrüße die Delegierten und Gäste der II. Deutschen Verkehrskonferenz im Namen der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik.

Aktivistin, Arbeiter und Angestellte, Techniker und Wissenschaftler haben seit 1945 unter schwierigsten Verhältnissen ein Höchstmaß an Pflichterfüllung, Opferbereitschaft und Leistungswillen gezeigt. Die Regierung und die Bevölkerung der Deutschen Demokratischen Republik danken allen Werktätigen im großen Arbeitsbereich des Verkehrs für ihre erfolgreiche Tätigkeit. Die Verwirklichung des Fünfjahresplans und die Erfüllung der Aufgaben im Volkswirtschaftsplan 1951 hängt, ebenso wie die Planerfüllung in der Vergangenheit, in starkem Maße von den Leistungen des Verkehrs ab. Mögen die Beratungen der II. Deutschen Verkehrskonferenz die Grundlage für die planmäßige Durchführung der bedeutsamen Aufgaben des Verkehrs unter dem Gesetz des Fünfjahresplans schaffen helfen. Zuverlässigkeit und Betriebssicherheit im Verkehr gewährleisten die Planerfüllung auch auf vielen anderen Gebieten unserer Wirtschaft. Helfen Sie auf diese Weise, den Frieden zu sichern und ein einheitliches unabhängiges, demokratisches und friedliebendes Deutschland zu schaffen.

gez.: Otto Grotewohl

Generaldirektion Schifffahrt obliegt, ist die sichere Durchführung aller ihr durch den Plan auferlegten Transportaufgaben. Die Generaldirektion Schifffahrt bedient sich hierbei ihres größten Wirtschaftsbetriebes, der Deutschen Schifffahrts- und Umschlagsbetriebszentrale. Der Deutschen Schifffahrts- und Umschlagsbetriebszentrale fallen deshalb entscheidende Aufgaben zu. Der Verladeplan des Jahres 1950 konnte mit 106 Prozent erfüllt werden, das Jahr 1951 verlangt eine 5prozentige Steigerung. Analysiert man die Erfüllung 1950, so kann man feststellen, daß die Übererfüllung in erster Linie aus dem Transport nicht lebenswichtiger Güter resultiert. Die Analyse weist bei den lebenswichtigen Gütern eine Untererfüllung des Planes aus. Der Grund hierfür liegt in der Hauptsache darin, daß auch das Jahr 1950 keine Besserung in der Güterstromentflechtung gebracht hat. Die Transportplanung im Jahre 1950 unterlag ständig einer starken berechtigten Kritik und hat, ebensowenig wie in den Vorjahren, ihre Aufgabe erfüllt. Insbesondere sind die Leerlaufbewegungen nicht befriedigend eingeschränkt worden. Bei richtiger Güterentflechtung und rechtzeitiger Umlegung geeigneter Transporte auf die Schifffahrt hätten rund 260 000 t Güter zusätzlich befördert werden können.

Die Flottendisposition muß durch die Verbesserung der Arbeiten im Meldedienst, der strengen Überwachung der Flotte exakter werden. Die bereits im Jahre 1950 als notwendig erkannten und angeordneten Maßnahmen sind endgültig zu realisieren. Hierzu gehört:

- Schaffung von Langstreckenschleppungen, um unnötiges und mehrmaliges Koppeln zu vermeiden.
- Sofortige Abschleppung nach beendeter Be- bzw. Entladung, dazu genaue Kontrolle der Be- und Entladung durch die verantwortlichen Dispatcher zur Verhinderung des Wartens von Fahrzeugen.

Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen forderte der Redner: „Die im Jahre 1950 neu herausgegebenen

Brennstoffverbrauchsnormen müssen einer laufenden Kontrolle unterzogen werden, so daß der Brennstoffverbrauch für die Flotte durch Vermeidung unwirtschaftlicher Dampfverluste um mindestens weitere 7 Prozent zu senken ist.

Zur Steigerung der Leistung und aus Wirtschaftlichkeitsgründen ist es notwendig, während des Fünfjahresplanes an eine planmäßige Erneuerung der Flotte heranzugehen. Es müssen deshalb neue Binnenschiffstypen entwickelt werden, die für den Durchgangsverkehr vom Binnenland zur Küste geeignet sind und möglichst alle Wasserstraßen der Deutschen Demokratischen Republik befahren können.“

Außerdem forderte der Minister die Verbesserung der Fahrwasserhältnisse auf den Binnenwasserstraßen und gab zugleich Richtlinien für die Schaffung und Sicherung der Kurswege an unserer Küste. Wörtlich stellte er fest: „Um die Verbesserung der Beleuchtung der Kurswege zu sichern, ist es unbedingt erforderlich, daß eine bessere Kontrolle der Kurswege erfolgt, um so Havarien nach Möglichkeit auszuschließen.“

#### Aufgaben des Kraftverkehrs und Straßenwesens

Anschließend kennzeichnete der Minister die Hauptaufgaben für den Kraftverkehr und das Straßenwesen. „Wenn auch der Kraftverkehr die tonnenkilometrische Leistung im Volkswirtschaftsplan 1950 mit 22 Prozent übererfüllt hat, so bin ich doch der Meinung, daß der vorhandene Transportraum noch besser als bisher ausgenutzt und vor allen Dingen die noch stillliegende Tonnage mobilisiert werden muß. Aus den Fehlern des vergangenen Jahres sind die notwendigen Lehren zu ziehen, damit der Einsatzfaktor der Kraftfahrzeuge wesentlich gesteigert wird.“

Der Ruf nach dem notwendigen Treibstoff mag zum Teil begründet sein, ich bin aber der Auffassung, daß sich wesentliche Treibstoffeinsparungen dadurch ermöglichen lassen, daß die Lastkraftwagenhalter durch einen geordneten Anhängerbetrieb den Kraftstoff weitgehend als bisher ausnutzen. Besonderes Augenmerk ist auf die Leistungskontrolle im Kraftwagentransport zu richten. Es ist notwendig, durch eine Verbesserung des gesamten Formular- und Berichtswesens eine Leistungskontrolle einzuführen, welche eine straffe Einsatzlenkung ermöglicht, die Ausnutzung des Tonnageraumes nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten sicherstellt und im Laufe des Fünfjahresplanes endgültig die immer noch in einem ziemlichen Ausmaße durchgeführten Leerfahrten unterbindet.

Der Kraftverkehr kann nach seiner Struktur in erster Linie nur Zubringer- und Verteilerverkehr für die anderen Verkehrsträger sein, wobei ihm selbstverständlich auch künftig bestimmte Leistungen im Ferntransport zufallen werden.

Der vorhandene Kraftwagenpark wird durch die Leistungssteigerungen im Fünfjahrplan eine Ergänzung durch den Neubau von Lkws, Omnibussen, Pkws und auch Anhängern erfahren. Die Verkehrsschaffenden aber müssen bemüht bleiben, mit den vorhandenen Fahrzeugen möglichst gute und hohe Kilometerleistungen zu erzielen. Unsere Kraftfahrer haben unter Beweis gestellt, daß nicht nur mit fabrikneuen Fahrzeugen 100 000-Kilometer-Leistungen erzielt werden können. Es ist aber notwendig, diese 100 000er-Bewegung, zu welcher der Held der Arbeit, der Kraftfahrer Erich Schneider, den Auftakt gegeben hat, entscheidend zu verbreitern. Hierdurch wird eine wesentliche Entlastung der Reparaturwerkstätten und auch des Materials möglich sein.

Die Selbstkostensenkung steht im Rahmen des Fünfjahresplanes mit im Vordergrund. Durch den organisierten technischen Überwachungsdienst müssen die Voraussetzungen geschaffen werden, um den vorhandenen Kraftwagenpark durch eine systematische Überprüfung nach bestimmten Kilometerleistungen in seiner Einsatzfähigkeit zu erhalten.

Die Erfüllung des Reparaturplanes im Kraftverkehr läßt noch erhebliche Mängel erkennen, die im Jahre 1951 unbedingt zu beseitigen sind. Auch die Qualität der Reparaturen war oftmals mangelhaft. Zur Steigerung der Qualität der Reparaturarbeiten ist deshalb die

Einführung von Gütekontrollen sowie die Durchführung von Wettbewerben auf breiter Grundlage notwendig. Insbesondere ist die Steigerung des Anteils der Arbeiten im Leistungslohn unumgänglich.“

In diesem Zusammenhang stellte der Minister mit Recht fest, daß der Arbeiterberufsverkehr mit Omnibussen verbessert werden muß, damit er den Bedürfnissen unserer werktätigen Bevölkerung tatsächlich entspricht. Auf die Aufgaben des Straßenwesens eingehend, führte der Redner u. a. aus:

„Die Leistungen des Straßenwesens der Deutschen Demokratischen Republik konnten auch im vergangenen Jahre durch Investitionen und Generalreparaturen erheblich verbessert werden. Die zur Verfügung stehenden und entwickelten Bindemittel entsprechen noch nicht den technischen Anforderungen. Bis zum Abschluß der auf dem Gebiete der Verbesserung der Qualität der Braunkohlenteer-Bindemittel eingeleiteten Forschungen kann daher auf die Beimengung von Steinkohlenteer zum Braunkohlenteer noch nicht verzichtet werden. Alle Kraft muß eingesetzt werden, die Produktion an Kleinpflaster und Splitt zu erweitern und qualitativ zu verbessern. Darüber hinaus erscheint es mir aber auch notwendig, im gesamten Straßenwesen der Entwicklung neuer Arbeitsmethoden mehr als bisher Beachtung zu schenken. Die Kollegen im Straßenwesen werden es sich zur Aufgabe machen müssen, ebenfalls neue Arbeitsmethoden zu entwickeln und durch Wettbewerbsbewegungen die Voraussetzungen zu schaffen, daß sich unsere Straßen laufend in fahr sicherem Zustand befinden. Wir werden hierzu durch die Einführung von Aktivistenplänen, die Einrichtung von Straßenwärterschulen sowie durch die Erweiterung von Betriebsberufsschulen und die Einrichtung von Aktivisten- und Fachschulen die gesellschaftlichen und fachlichen Voraussetzungen schaffen. Die im Rahmen des Fünfjahresplanes zu erwartende Steigerung des Straßenverkehrs setzt die Schaffung einer leistungsfähigen, nach einheitlichen Grundsätzen arbeitenden Straßenverwaltung voraus. Durch die Neuordnung des Straßenwesens wird in nächster Zeit eine entsprechende Regelung erfolgen.“

Zum Abschluß seiner richtunggebenden Ausführungen faßte der Minister die entscheidenden Probleme für alle drei Verkehrsträger zusammen und hob hervor, daß nur durch die Verkürzung der Umlaufzeit des Trans-

#### Das Präsidium der II. Deutschen Verkehrskonferenz

In das Präsidium der II. Deutschen Verkehrskonferenz wurden einstimmig folgende Teilnehmer gewählt:

Minister für Verkehr, Professor Dr.-Ing.  
Hans Reingruber  
Vorsitzender der IG Eisenbahn, Minister für Arbeit,  
Roman Chwalek  
Staatssekretär für Verkehr, Ernst Wollweber  
Staatssekretär für Verkehr, Erich Wächter  
Herr Schichow, Abteilung Transport und  
Nachrichtenwesen der SKK  
Werner Laake, Held der Arbeit  
Karl Fritsche, Held der Arbeit  
Erich Schneider, Held der Arbeit  
Günfer Stumpf, Verdienfter Aktivist, RAW Leipzig  
Ilse Michaelis, Verdienfter Aktivistin,  
RAW Magdeburg  
Ernst Lissau, Aktivist, Bf Riesa  
Christa Schade, Jungaktivistin, WSA Dresden  
Friedrich Specht, Aktivist, DSU Magdeburg  
Otto Hähnert, Aktivist, DSU Berlin  
Heinz Korge, Jungaktivist, Kfz.-Rep.-Werkstatt  
Potsdam  
Franz Pigur, Aktivist, Landesstraßenbauamt  
Straußberg

portraumes, durch die Beseitigung der unnützen Wartezeiten, durch gleichmäßige Be- und Entladung, durch bessere Auslastung, durch vorausschauende Betriebsdispositionen, durch Sicherstellung eines ständigen flüssigen Betriebsablaufes, durch Verbesserung der Arbeitsorganisation, durch Senkung des Materialverbrauches und damit der Selbstkosten, durch den energischen Kampf gegen die Zugverspätungen, mit der unbedingten Senkung des Verbrauches an festem und flüssigem Brennstoff, mit der planmäßigen Weiterentwicklung und Qualifizierung der Aktivisten und ihrer Heranziehung zu leitender Tätigkeit sowie mit der allseitigen Förderung der Jugend die großen vor dem Verkehrswesen der Deutschen Demokratischen Republik stehenden Aufgaben erfüllt werden können.

## Die Aufgaben der Gewerkschaften

Anschließend ergriff der Stellvertretende Vorsitzende der IG Eisenbahn, Kollege Lindner, das Wort. Er gab einen Rückblick auf die Entwicklung der Aktivistenbewegung im Transportwesen, an deren Spitze die Helden der Arbeit, Heine, Fritsche, Laake und Schneider stehen und stellte unter dem Beifall aller Teilnehmer fest: „Die Übererfüllung der im Zweijahrplan für den Verkehr festgelegten Aufgaben und damit die Realisierung der in Eisenach gefaßten Beschlüsse war nur möglich, weil die große Sowjetunion mit ihren jahrzehntelangen Erfahrungen im Aufbau einer sozialistischen Wirtschaft uns unschätzbare Hilfe geleistet hat. Allein wären unsere Aktivisten niemals in der Lage gewesen, die große Bewegung zur Erstellung von Aktivistenplänen, die Entfaltung der Selbstnormerbewegung, die Verbreitung der Kowaljow-Methode und die Entwicklung der 500er-Bewegung sowie der 100 000er-Bewegung zu schaffen.“

Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen stellte er fest, daß die Arbeit der Ingenieure und Techniker ein wichtiger Faktor in der Planerfüllung sei. In diesem Zusammenhang führte Kollege Lindner wörtlich aus: „Die Arbeit unserer Betriebsintelligenz muß viel stärker mit den Wissenschaftlern der Lehranstalten und wissenschaftlichen Institute sowie mit den Organen und Einrichtungen der Ämter der Technik verbunden werden. Zwischen unseren technischen Aktiven und den Wissenschaftlern der Lehranstalten — so ist es im Plan der IG Eisenbahn beschlossen worden — sind



Werner Lindner, Stellvertretender Vorsitzender der IG Eisenbahn, während seines richtungweisenden Referates

Im Anschluß an die Ausführungen des Ministers für Verkehr begrüßte Herr Schichow von der SKK die Konferenz und wünschte ihr den besten Erfolg bei der Lösung der Fragen, die zur Verbesserung der Arbeit aller Verkehrsträger der DDR befragen mögen.

Den Begrüßungsworten des Vertreters der SKK sprach Staatssekretär Wollweber unter anhaltendem Beifall aller Konferenzteilnehmer seinen herzlichen Dank aus.

Sodann erhielt Kollege Lucas das Wort zu einer Erklärung von besonderer Bedeutung für den Kampf um die Sicherung des Friedens und die Einheit unseres Vaterlandes. Auf Grund der Erklärung des Kollegen Lucas beschlossen die Teilnehmer der Konferenz die auf Seite 78 zum Abdruck gebrachte Resolution.

Patenschaftsverträge abzuschließen, um im gegenseitigen Erfahrungsaustausch und durch gegenseitige Hilfe wertvolles Material einzusparen und an Stelle dessen neue Werkstoffe zu verwenden.“

Der Redner ging dann darauf ein, daß die Eisenbahner erkannt haben, daß es durch die Beseitigung der Produktionsverluste möglich ist, schneller die Rekonstruktion unserer Betriebe durchzuführen. Wörtlich führte er aus: „Heute können wir feststellen, daß in der Reichsbahn 53, in der Schifffahrt 4 und im Kraftverkehr 6 Aktivistenpläne entwickelt worden sind und durchgeführt werden. Durch die Aktivistenpläne der Reichsbahn haben sich die Eisenbahner das Ziel gesetzt, weit über 5 Millionen DM im Jahre 1951 einzusparen. Bei Schifffahrt und Kraftverkehr ist das Ziel eine Einsparung von über 300 000 DM. Voraussetzung für die Aufstellung der Aktivistenpläne ist das Bestehen von Arbeitsbrigaden. Die Arbeitsbrigaden sind die kleinste Produktionseinheit in den volkseigenen Betrieben. Sie werden geleitet durch den von den Mitgliedern der Brigade gewählten Brigadier. Die Arbeitsbrigaden sind die neuen Kampfeinheiten der Werkstätten zur Erfüllung des Planes. Allein in der Reichsbahn bestehen 7164 Arbeitsbrigaden, in welchen 44 319 Kollegen einen ruhmreichen Kampf zur Erfüllung des Fünfjahrplans aufgenommen haben. Jetzt kommt es darauf an, daß die Verwaltungs- und Gewerkschaftsorgane die Betriebe planmäßiger und stärker bei der Aufstellung der Aktivistenpläne unterstützen.“

In seinen weiteren Ausführungen betonte der Redner, daß es eine Tatsache sei, „daß der Zustand der Arbeit unserer Gewerkschaften im Verkehr und die Arbeit unserer Verwaltungsorgane noch nicht zufriedenstellend ist.“

Sehr kritisch beleuchtete Kollege Lindner sodann die Arbeit der GD Reichsbahn und der einzelnen Abteilungen des Ministeriums für Verkehr. Er betonte in diesem Zusammenhang wörtlich: „Wir schlagen der Generaldirektion und den Reichsbahndirektionen vor, einmal gründlich zu untersuchen, wieviel Berichte, Meldungen, Analysen, Statistiken, Aufstellungen und Formulare eingespart werden können durch ein vereinfachtes System zur Schaffung eines genauen Überblickes über die Lage unseres Betriebes.“ Im Anschluß daran ging der Redner darauf ein, daß der Betriebskollektivvertrag ein Motor für die Planerfüllung sei und erklärte wörtlich:

„Im Plan der IG Eisenbahn zur Entfaltung der Produktivkräfte für die Durchführung des Fünfjahrplans wird gesagt:

„Durch Abschluß von Betriebskollektivverträgen ist die Weiterentwicklung der Lohnpolitik in die Betriebe zu verlegen, da dort die Voraussetzungen für die Erhöhung des Reallohnes durch die Steigerung der Arbeitsproduktivität geschaffen werden. Bis Ende des Jahres 1951 sind in allen Betrieben, die Betriebspläne haben, Betriebskollektivverträge unter breiter Mitarbeit der Belegschaft zwischen BGL und der Werk- bzw. Betriebsleitung abzuschließen.“

Damit stehen alle Leitungen der Verwaltung und Gewerkschaft und unsere Aktivisten vor einer Aufgabe, die zu lösen nur dann möglich sein wird, wenn eine gründliche Diskussion über ihre Bedeutung und die Voraussetzungen zu ihrer Erfüllung geführt wird.

Durch die Einführung des Tarifvertrages für die Beschäftigten der Deutschen Reichsbahn am 1. 4. 1950 wurde die Lohngestaltung in der Reichsbahn auf das Leistungsprinzip umgestellt. Damit wurde erstmalig in der Deutschen Reichsbahn die Lohngestaltung zu einem Organisator zur Steigerung der Arbeitsproduktivität und eines besseren Lebens.

Es ist aber also notwendig, daß im Rahmen der kommenden fünf Jahre — wie der Stellvertretende Vorsitzende des Bundesvorstandes des FDGB, Rudolf Kirchner, ausgeführt hat — einen Weg zu finden, der

1. unsere Betriebsbelegschaften mit den gesetzlichen Bestimmungen über ihre Rechte wie über ihre Pflichten in der Arbeit, über ihre Arbeitsbedingungen aufklärt, und
2. die Möglichkeit schafft, daß der Betriebskollektivvertrag zu einem wirklichen Mobilisator der Werktätigen für die Planerfüllung, also für das bessere Leben wird.

Durch die Einführung des Betriebskollektivvertrages können die Werktätigen das Leistungsprinzip besser anwenden und das Niveau ihres Lebens viel stärker selbst bestimmen.

Die Vorarbeiten zur Einführung des Betriebskollektivvertrages sind sofort in Angriff zu nehmen, denn die erste Aufgabe besteht darin, eine ideologische Aufklärung über diese wichtige Frage bei allen Beschäftigten durchzuführen.

Die Einführung des Betriebskollektivvertrages muß aber in allen Betrieben erreicht werden, und da bei der Kompliziertheit der Eisenbahn dies keine leichte Aufgabe sein wird, müssen vor allen Dingen die qualifizierten Kader geschaffen werden, die in Zusammenarbeit mit unseren Aktivisten schnellstens die Grundlagen dafür schaffen.“

Zu der Frage der Komplexwettbewerbe als einer neuen Phase der Entwicklung in der Reichsbahn stellte Kollege Lindner fest:

„In den letzten Wochen ist in der Eisenbahn eine neue Bewegung durch die Initiative unserer Aktivisten entwickelt worden, die für die Planerfüllung eine große Bedeutung besitzt. Diese Bewegung ist der Abschluß von komplexen Wettbewerben zwischen den Betrieben der Deutschen Reichsbahn und den volkseigenen Betrieben der Wirtschaft. Heute stehen bereits 40 Betriebe der Reichsbahn mit 40 Betrieben der volkseigenen Industrie im Komplexwettbewerb, um die Be- und Entladung zu steigern sowie die Umlaufzeiten unserer Wagen zu beschleunigen.

Sehr richtig wurde von den Eisenbahnern erkannt, daß es bei der Abschließung von Komplexwettbewerben vor allen Dingen darauf ankommt, mit den größten und für die Wirtschaft wichtigsten volkseigenen Betrieben zuerst diese abzuschließen. Aus diesem Grunde ist es auch ganz natürlich, daß zuerst mit dem Hüttenwerk Thale, der Grube Nachterstedt, mit 5 Bergbaugruben im Revier Senftenberg, mit Buna Merseburg, Leuna Großkorbetha und mit der Max-Hütte Unterwellenborn Komplexwettbewerbe abgeschlossen worden sind.

Alle Gewerkschaftsorgane müssen jetzt mit Unterstützung der Verwaltungsstellen unseren Eisenbahnern bei der Durchführung dieser Komplexwettbewerbe helfen. Diese Bewegung darf auf keinen Fall unterschätzt werden, denn wenn es gelingt, in kürzester Frist aus dieser Bewegung eine Massenbewegung zu machen, dann wird sich daraus eine große Steigerung der Arbeitsproduktivität und damit eine Selbstkostensenkung nicht nur für die Reichsbahn, sondern für die gesamte Wirtschaft ergeben.“

Einen weiteren Raum in den Ausführungen des Kollegen Lindner nahm die Kritik der durchzuführenden Maßnahmen zur Verbesserung des Berufsverkehrs ein. „Woran alle mitarbeiten müssen“, so stellte der Redner fest, „ist vor allen Dingen die Frage der Herstellung der Pünktlichkeit unserer Berufszüge und die Beseitigung der Unfälle. Weiter muß durch gute Zusammenarbeit mit den volkseigenen Betrieben eine einwandfreie Gestaltung der Fahrpläne der Berufszüge, die

## Deutsche Demokratische Republik

Stellvertreter  
des Ministerpräsidenten Walter Ulbricht

An das  
Präsidium der II. Deutschen Verkehrskonferenz der  
Deutschen Demokratischen Republik,

Halle (Saale)  
Klubhaus der Gewerkschaften,  
Stresemannplatz

Im Verlaufe des Fünfjahrplans sind gewaltige Verkehrsaufgaben zu lösen. Mit dem Wachstum der Produktion auf allen Gebieten wird die Verbesserung unseres Verkehrs zu einer zentralen Frage. Verkehrsverwaltungen und Gewerkschaften, Transportarbeiter, Eisenbahner, Schiffer und Kraftfahrer müssen alles tun, um die Schwierigkeiten zu beseitigen.

Ich hoffe, daß die II. Deutsche Verkehrskonferenz der Deutschen Demokratischen Republik Mittel und Wege findet, um eine reibungslose Erfüllung des Verkehrsplanes zu gewährleisten. Damit leistet sie auch einen großen Beitrag zum Wiederaufbau unserer Wirtschaft, zur Erhaltung des Friedens und im Kampf um die Einheit Deutschlands.

gez.: Walter Ulbricht

den Interessen unserer Wirtschaft, der Werktätigen und des Verkehrs entsprechen, erreicht werden.“

Kollege Lindner schloß sein Referat mit den folgenden Ausführungen:

„Für die Verbesserung der Lage der Eisenbahner ist im Jahre 1950 bereits Entscheidendes getan worden. Dies kommt besonders in der Verordnung des Ministerpräsidenten der Deutschen Demokratischen Republik vom 9. Oktober zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Deutschen Reichsbahn und der Lage der Eisenbahner zum Ausdruck. Mit dieser Verordnung wird nicht nur die gute Arbeit der Eisenbahner durch die Regierung anerkannt, sondern es wird gleichzeitig die außerordentliche Wichtigkeit der Eisenbahn für die gesamte Wirtschaft zum Ausdruck gebracht. Eindeutig wird in dieser Verordnung gleichzeitig — und darauf liegt der Schwerpunkt der gesamten Verordnung — gesagt, daß mit den in der Verordnung enthaltenden Maßnahmen vor allen Dingen die Wirtschaftlichkeit der Eisenbahn durch Einführung der Betriebspläne, Verbreitung des Leistungsprinzips usw. gesteigert werden muß.

Es wird noch zu wenig erkannt, daß die Bestimmungen der Verordnung über die Verbesserung der materiellen Lage der Eisenbahner nur dann verwirklicht werden können, wenn die Wirtschaftlichkeit gesteigert wird.

Die zusätzliche Entlohnung, die Auszahlung der Prämien für langjährige gute Arbeit, die Einführung der Direktorenfonds, die Wiederherstellung von Unterkunft-, Aufenthalts-, Wasch- sowie Umkleideräumen, die Regelung der unentgeltlichen Lieferung von Arbeitsschutzkleidung, die Förderung der Beschäftigung von weiblichen Arbeitskräften verbessern wesentlich die Lage der Eisenbahner.

Kritisch muß aber auch hier festgestellt werden, daß die Verwaltungsorgane an der Realisierung dieser Verordnung noch zu langsam arbeiten. Auch die Gewerkschaftsorgane haben ungenügend diese Verordnung unter unseren Eisenbahnern popularisiert und nur ungenügend die Wichtigkeit der Verbesserung der Wirtschaftlichkeit erkannt, worin die Unterschätzung dieser Verordnung zum Ausdruck kommt. Diese Schwächen müssen mit aller Energie überwunden werden.

Außer dieser Verordnung kommen die ernsthaften Anstrengungen, die zur Verbesserung der Lage der

Eisenbahner gemacht werden, darin zum Ausdruck, indem gegenüber dem Jahre 1949 die Zahl der Kindertagesstätten um 70 Prozent, der Kindererholungsheime um 10 Prozent und der Erholungsheime für Erwachsene um 10 Prozent erhöht worden sind. Für den Ausbau der sanitären und hygienischen Einrichtungen sind allein im Jahre 1951 über 3 Millionen DM und für die Kindertagesstätten und Lehrlingsheime fast 400 000 DM geplant.

In den Plan der IG Eisenbahn zur Entfaltung der Produktivkräfte für die Durchführung des Fünfjahresplanes sind sehr umfangreiche Aufgaben und Maßnahmen eingearbeitet worden, durch welche es den Eisenbahnern ermöglicht werden soll, sich ein höheres gesellschaftliches, kulturelles und fachliches Niveau anzueignen. Die Einrichtung von Aktivistenschulen, Schulen für hohe Arbeitsproduktivität, gewerkschaftliche Betriebsabendschulen, Durchführung und Einrichtung von Sonderlehrgängen für 20 000 Facharbeiter und Einrichtung von Externatslehrgängen für 48 000 Eisenbahner der operativen Dienstzweige — wie es in das Arbeitsprogramm der Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn aufgenommen worden ist — sind sehr wichtige Maßnahmen, um unsere im Verkehr Tätigen für ihre Aufgaben zu qualifizieren.“

### Keine Tonne Fracht unkontrolliert

Als Vertreter des Amtes für Warenkontrolle und innerdeutschen Handel sprach anschließend Kollege Philipp über den notwendigen Kampf gegen Schmuggel und Spekulation zum Schutz der Entwicklung unserer Wirtschaft. Er betonte, daß die Planziele des Transportwesens nur erreicht werden können, wenn alle am Transport Beteiligten die Warenbegleitscheinpflicht und die in der 3. Durchführungsbestimmung des Gesetzes zum Schutze des innerdeutschen Handels festgelegten Maßnahmen beachten. „Bei gewissenhafter Beachtung dieser Bestimmung“, so führte der Redner aus, „erreichen wir, daß erstens die dem Transportwesen gestellten Aufgaben des Fünfjahr-

### An alle im Verkehr tätigen Arbeiter, Angestellten und Angehörigen der Technischen Intelligenz

Die Deutsche Demokratische Republik, getragen vom Willen und Vertrauen des Volkes, das sich am sichtbarsten in dem Ergebnis der Volkswahlen 1950 widerspiegelt, blickt auf große und entscheidende Erfolge zurück.

Dank der umfassenden Entfaltung der Aktivisten- und Wettbewerbsbewegung, der selbstlosen und brüderlichen Hilfe der Sowjetunion und der volksdemokratischen Staaten wurde der Zweijahrplan in 1 1/2 Jahren erfüllt.

Gestützt auf die Erfolge des demokratischen Wirtschaftsaufbaus und die Festigung der antifaschistisch-demokratischen Ordnung, der damit verbundenen stetigen Verbesserung der Lebenshaltung der Bevölkerung, getragen von der sich immer mehr entfaltenden Masseninitiative in der Aktivisten- und Wettbewerbsbewegung, tritt die Deutsche Demokratische Republik in eine höhere Phase der Entwicklung, den Fünfjahrplan, ein.

Der vom III. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands dem deutschen Volke unterbreitete Fünfjahrplan ist der große Plan des Kampfes um die Gestaltung eines einheitlichen, unabhängigen, demokratischen und friedliebenden Deutschlands, der das Lebensniveau unseres Volkes auf eine bisher unbekannt hohe hebt. Er gibt der Arbeiterklasse und der Bevölkerung in Westdeutschland das Beispiel, wie man ohne Besatzungsstatut, ohne Hohe Kommissare eine dem Volke dienende Friedenswirtschaft aus eigener Kraft aufbaut.

Der Fünfjahrplan ist ein Friedenswerk und seine Erfüllung hat die Erhaltung des Friedens als Voraussetzung.

### Begrüßungstelegramm an die Ratstagung der Internationalen Demokratischen Frauenföderation in Berlin

Die Teilnehmer der II. Verkehrskonferenz der Deutschen Demokratischen Republik in Halle grüßen die Vertreterinnen von 91 Millionen Frauen der ganzen Welt auf der Ratstagung der Internationalen Demokratischen Frauenföderation in Berlin.

Die Erhaltung des Friedens in der ganzen Welt verlangt die Teilnahme aller Frauen am Kampf gegen die von den USA-Imperialisten heraufbeschworene Kriegsgefahr.

Darum gilt es, alle Frauen davon zu überzeugen, daß ihr Kampf über die Zukunft ihrer Völker und damit ihrer Kinder entscheidet. Wir versprechen Ihnen, dafür Sorge zu tragen, daß die Verkehrsschaffenden der Deutschen Demokratischen Republik alles tun werden, um den Weltfrieden zu erhalten.

Wir wünschen Ihrer Tagung einen vollen Erfolg. Möge sie dazu beitragen, dieses gemeinsame Ziel zu erreichen.

Das vorstehende Telegramm wurde von den Konferenzteilnehmern einstimmig angenommen.

planes erfüllt, daß die wirtschaftlichen Schädigungen unserer Republik überwunden und daß die Kontrollorgane des Amtes für Kontrolle des Warenverkehrs mehr Zeit gewinnen, um ihren eigentlichen Aufgaben gerecht zu werden“. Zum Abschluß seiner Ausführungen wies Kollege Philipp alle Verkehrsschaffenden darauf hin, daß keine Tonne Fracht auf der Eisenbahn, keine Tonne Fracht auf den Umschlagplätzen des Schiffsverkehrs, kein Stück Frachtgut beim Straßenverkehr unkontrolliert transportiert werden dürfe.

Die II. Verkehrskonferenz der Deutschen Demokratischen Republik ruft alle Verkehrsschaffenden auf, mit Entschiedenheit gegen die verbrecherischen Pläne des anglo-amerikanischen Imperialismus zu kämpfen, der nach seiner Niederlage im Kampf gegen das um seine Freiheit und Unabhängigkeit kämpfende koreanische Volk im Begriff ist, den amerikanischen Krieg auf deutschem Boden gegen die friedliebende Sowjetunion, gegen die volksdemokratischen Länder und gegen die Deutsche Demokratische Republik vorzubereiten.

Berufskollegen in Westdeutschland! Kämpft mit uns gegen die mit der Remilitarisierung verbundenen anglo-amerikanischen Absichten, einen Bruderkrieg in Deutschland auszulösen, erhebt mit uns gemeinsam die Forderung an die westlichen Besatzungsmächte der Einhaltung der Potsdamer Beschlüsse.

Zur Erhaltung des Friedens und zur Herstellung der Einheit Deutschlands hat der Ministerpräsident der Deutschen Demokratischen Republik dem Bundeskanzler Dr. Adenauer in Bonn den konstruktiven Vorschlag auf Bildung eines paritätischen Gesamtdeutschen Konstituierenden Rates unterbreitet.

Nach der Ablehnung durch Dr. Adenauer hat die Volkskammer der Deutschen Demokratischen Republik an das Bundesparlament in Bonn appelliert, durch Aufnahme des gesamtdeutschen Gesprächs die Bildung eines Gesamtdeutschen Konstituierenden Rates herbeizuführen. Unterstützt die Volksabstimmung in Westdeutschland gegen die Remilitarisierung und für einen Friedensvertrag 1951.

Die II. Verkehrskonferenz der Deutschen Demokratischen Republik ruft alle bei der Eisenbahn, in der Schifffahrt, im Kraftverkehr und Straßenwesen be-

schäftigten Arbeiter und Angestellten auf, den Appell der Volkskammer zu unterstützen und ihre ganze Kraft für die Erhaltung des Friedens, für die Herstellung der Einheit Deutschlands, für die Erfüllung des Fünfjahresplanes einzusetzen.

Kolleginnen und Kollegen der Verkehrsbetriebe der Deutschen Demokratischen Republik! Unterstützt die westdeutschen Eisenbahner im Kampf gegen die Angriffe auf ihre Lebenshaltung und Existenz, im Kampf gegen die Durchführung des General-Hanes-Planes, der die Verschacherung wertvoller Teile deutschen Volkvermögens der Bundesbahn an das amerikanische Kapital vorsieht, der zu Massenentlassungen und zur weiteren Erhöhung der Kurzarbeit führt, der durch Tarifierhöhungen im Berufsverkehr um 50 Prozent und im Güterverkehr um 30 Prozent eine weitere Verteuerung der Lebenshaltung zur Folge hat!

Die im Verkehr der Deutschen Demokratischen Republik arbeitenden Menschen tragen eine besondere Verantwortung für die Erfüllung des Volkswirtschaftsplanes 1951. Ohne die Erfüllung der Transportpläne ist die ausreichende und pünktliche Versorgung der Industrie, der Landwirtschaft und der Bevölkerung nicht möglich.

Deshalb muß unter Auswertung aller Erfahrungen, unter Vermeidung aller Fehler der Vergangenheit, durch neue, fortschrittliche Arbeitsmethoden, durch eine breite Entfaltung der Aktivistinnen- und Wettbewerbsbewegung in den Verkehrsbetrieben die Voraussetzung zur Erfüllung des Volkswirtschaftsplanes 1951 geschaffen werden.

Die II. Verkehrskonferenz der Deutschen Demokratischen Republik ruft alle im Verkehr Tätigen auf, ihre Anstrengungen zur Senkung der Kohlenverbrauchsnormen zu verstärken. Es gilt, durch die Verbesserung des Betriebsablaufes, insbesondere die Beseitigung der Verspätungen und der Unfälle, die Umlaufzeiten dem Plan entsprechend zu senken, durch eine bessere Auslastung aller im Verkehr vorhandenen Ladekapazität, besonders durch Vermeidung von Leerläufen, die zweckdienlichste, koordinierteste Transportauslastung zu erreichen. Es gilt, durch bessere Zugauslastung, besonders durch vermehrten Einsatz von planmäßigen Schwerlastzügen, die Betriebsflüssigkeit und damit die Leistungskapazität zu steigern. Die Grundlage der Planerfüllung bilden dabei die beschlossenen Arbeitsprogramme der Generaldirektionen. Jetzt kommt es darauf an, diese Programme durchzuführen.

Eisenbahner! Entfaltet die Initiative zur fünfprozentigen Senkung der Kohleverbrauchsnorm für das Jahr 1951!

Schiffer! Entfaltet die Initiative zur siebenprozentigen Senkung der Kohleverbrauchsnorm!

Kraftfahrer! Entfaltet die Initiative zur fünfprozentigen Senkung des Kraftstoffverbrauches!

Damit leistet ihr einen entscheidenden Beitrag für die ausreichende Belieferung unserer Industrie und der Bevölkerung mit Kohle!

Kohle ist das Brot der Industrie! Sparsamkeit im Kohleverbrauch bedeutet durch Planerfüllung Steigerung des Wohlstandes!

Den Aktivisten, Brigadiere, den Trägern der Wettbewerbe, sind die bisherigen großen Erfolge zu verdanken. Ihnen verdanken wir die entscheidende Verbesserung unseres Lebens. Kolleginnen und Kollegen! Je umfassender und größer diese Bewegung ist, um so gewaltiger wird der Erfolg sein! Werdet selbst Aktivisten, schließt euch in Arbeitsbrigaden zusammen, entfaltet den inner- und überbetrieblichen Wettbewerb, erstellt in allen Verkehrsbetrieben Aktivistenpläne und organisiert so den Kampf gegen jede Art von Produktionsverlusten! Entfaltet die Kritik und Selbstkritik. Sie ist eine scharfe Waffe gegen jede Art von Bürokratie und hilft uns, unsere Arbeitsmethoden ständig zu verbessern.

Kollegen in den Verkehrsbetrieben! Vergesst nicht, daß die Feinde des demokratischen Aufbaus, die Feinde unseres Volkes, die Feinde der Steigerung unseres Wohlstandes, die imperialistischen Kriegsbrandstifter und ihre Agenten mit allen Mitteln der Spionage und Sabotage versuchen, uns an der Erfüllung der dem Volke dienenden Volkswirtschaftspläne zu hindern. Entfaltet die Wachsamkeit in den Betrieben, entlarvt die Saboteure und Schädlinge! Schützt vor Schaden, was ihr selbst schafft! Werdet Hüter des Eigentums des Volkes!

Alle Arbeiter, Angestellten, Techniker und Ingenieure des Verkehrs sind von dem Willen getragen, den Frieden zu sichern, die Einheit unseres Volkes zu verwirklichen und damit unserem Volke eine reiche und glückliche Zukunft zu geben. Unsere Arbeit in der Erfüllung der Transportpläne ist dazu ein großer und entscheidender Beitrag.

Aus dieser Verantwortung heraus entfaltet die Kräfte zur Erfüllung des Volkswirtschaftsplanes 1951!

Kein Verkehrsbetrieb ohne Wettbewerbs- und Aktivistinnenbewegung!

Es lebe der Kampf für Frieden, Einheit und Wohlstand!

Vorwärts für die Erfüllung der Transportpläne!

## II. Verkehrskonferenz der Deutschen Demokratischen Republik

Vorstehender Aufruf wurde von den Teilnehmern der II. Verkehrskonferenz einstimmig beschlossen.

Blick in den Konferenzsaal der II. Deutschen Verkehrskonferenz während der Rede des Ministers für Verkehr, Prof. Dr.-Ing. Hans Reingruber.



# Fachtagung der Deutschen Reichsbahn

Der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Erwin Kramer, unterstrich in seinem einleitenden Referat die Schwerpunkte und Aufgaben der Deutschen Reichsbahn im Volkswirtschaftsplan 1951. Selbstkritisch beleuchtete er die Arbeiten des vergangenen Jahres und ging dann darauf ein, wie in enger Zusammenarbeit mit der Industrie und der verladenden Wirtschaft der vorhandene Transportraum, planmäßig eingesetzt, einen größeren volkswirtschaftlichen Nutzen als bisher erbringen kann. In diesem Zusammenhang wies der Redner darauf hin, daß ein Weg hierzu der Abschluß von komplexen Wettbewerben zwischen der Deutschen Reichsbahn und den Großverladern sein könne. „Betrachtet man die Gesamtheit der täglich verladenden Güter“, so führte der Generaldirektor wörtlich aus, „so ergibt sich, daß aus dem scheinbar unentwirrbaren Durcheinander nach verschiedenen Richtungen sich ganz bestimmte Güterströme herausheben. Bei der Überprüfung des Versandes einer Kohlengrube ergab sich, daß diese täglich 284 Wagen belädt, die nach 150 verschiedenen Bestimmungsorten abgerichtet werden. Dieses Spiel wiederholt sich mit geringen Variationen täglich. Es ist nicht einzusehen, daß es dieser Grube unmöglich sein sollte, ihre Verladung so einzurichten, daß die Wagen, die nach einer bestimmten Stadt gehen, zusammen beladen und als geschlossene Gruppe der Bahn übergeben werden. Bei bestimmten Städten würde eine solche Gruppe bereits einen ganzen Zug ausmachen, der von der Eisenbahn ohne irgendwelche zusätzliche Rangierbewegungen direkt, und ohne Verschiebebahnhöfe zu berühren, dem Bestimmungsort zugeführt werden kann.“



Die Ausführungen des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn, Erwin Kramer, auf der Fachtagung der Deutschen Reichsbahn bildeten die Grundlage für eine fruchtbare Diskussion zur Verbesserung der Arbeitsmethoden des größten Verkehrsträgers unserer Republik.

In seinen weiteren Ausführungen unterstrich der Redner, daß ein Schwerpunkt in der Planerfüllung die Senkung der Kohleverbrauchsnormen sei. Er betonte, daß diese Aufgabe mit allem Ernst angefaßt und sorgfältig vorbereitet werden muß, wenn sie erfolgreich gelöst werden soll. Wörtlich stellte Generaldirektor Kramer hierzu fest: „Wenn der Kampf um die 250 km tägliche Laufleistung im Nahgüterverkehr geführt wird und unsere Lokführer und Heizer nehmen diese Lösung mit der gleichen Begeisterung auf, wie die der 500er-Bewegung, so kann kein Zweifel daran bestehen, daß sie uns ein neues und noch breiteres Feld für die Verbesserung unseres Betriebes und die Einsparung Hunderttausender von Tonnen Kohle erschließen.“ Kollege Kramer wies ferner darauf hin, daß die richtige Auswahl des Brennstoffes für jede Lokgattung von entscheidender Bedeutung sei und daß es nicht das Streben sein dürfe, die weitere Senkung des Kohleverbrauchs allein in der Verbesserung der Sorten zu suchen. „Es wird notwendig sein“, so führte er wörtlich aus, „die jüngsten Erfahrungen in der Rostgestaltung, besonders aber das tote Feuerbett, in viel breiterem Umfange als bisher anzuwenden. Eine andere Möglichkeit besteht in der Erhöhung der Auslastung der Züge und der Laufleistungen der Lok.“ Auf die Kohlenstaublok eingehend betonte er: „Die jetzt langsam den Kinderschuhen entwachsende Kohlenstaublok, deren Einsatz in größerer Zahl in diesem Jahre zum erstenmal möglich wird, gestattet uns die wirtschaftliche Verwendung des Abriebs und die Ersparung Zehntausender von Tonnen Kohle.“

Nachdem der Redner auf Unstimmigkeiten in der Kohlewirtschaft, die durch leichtfertige Arbeitsweise eingetreten sind, einging, befaßte er sich mit Fehlern, die durch mangelnde Dienstaufsicht bei der Baustofflagerung entstanden und gab zahlreiche Hinweise, wie die bisher aufgetretenen Fehler und Mängel beseitigt werden können.

In seinen weiteren Ausführungen wandte sich Generaldirektor Kramer gegen die mangelnde Plandisziplin bei der Durchführung des Transportplanes. „So war es im abgelaufenen Jahr häufig der Fall“, stellte er wörtlich fest, „daß die Pläne, nach denen unsere operative Arbeit abläuft, nicht übereinstimmen. Die technischen Pläne wiesen häufig große Unterschiede gegenüber den Volkswirtschaftsplänen auf. Es kam sogar vor, daß in einigen Direktionen mehrere technische Pläne nebeneinander existierten.“ Abschließend betonte der Generaldirektor zu diesem Punkt: „Eine solche Lage der Dinge ist nicht geeignet, die Arbeit zu fördern.“

Kollege Kramer forderte ferner eine bessere und schnellere Zugbildung und wies darauf hin, daß man, soweit als möglich, Rangierbewegungen in den Verschiebebahnhöfen vermeiden müsse. In seinen weiteren Ausführungen unterstrich er, daß zur Verbesserung des Güterwagenparkes eine Beheimatung der Güterwagen angeordnet wurde.

*In diesem Zusammenhang weisen wir alle Leser auf unseren Artikel: „Die Aufgaben der Eisenbahner im Fünfjahrplan“ von Erwin Kramer, Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, „Der Verkehr“ Heft 2, S. 40 bis 44, hin.*

## Aus der Diskussion:

### Kollege Seifert, RBD-Bezirk Cottbus

Kollege Seifert, RBD-Bezirk Cottbus, wies in der Diskussion darauf hin, daß die Komplexwettbewerbe das Ziel haben, durch die Entfaltung einer breiten Masseninitiative den Wagenumlauf zu beschleunigen und die Produktion der Kohlenindustrie im besten Zustand den Abnehmern zuzuführen.

### Kollege Markscheffel, RBD-Bezirk Erfurt

„Auch wir im Rba Nordhausen haben im Kollektiv einen Wettbewerbsplan erstellt“, berichtete Kollege Markscheffel und führte weiter aus: „Im Interesse der Selbstkostensenkung, der Beschleunigung des Wagenumlaufs und der Steigerung der Transportleistungen halten wir es für erforderlich, eine Komplexbrigade zwischen den Kaliwerken und der Eisenbahn abzuschließen. Die Wettbewerbsbedingungen unterteilen sich in fünf Punkte:

1. Schaffung von Kalipendelzügen;
2. Aufstellung von Fahrplänen für Kalipendelzüge;
3. Entladung der Kalizüge im Hafen ohne Auflösung der Züge;
4. Planmäßige Abfertigung der Voll- und Leerzüge;
5. Planmäßige Durchführung der Voll- und Leerzüge.“

In diesem Zusammenhang betonte der Kollege Markscheffel, daß zur Durchführung dieses Wettbewerbes auch die Mitarbeit der Kollegen des Verkaufskontors für Kali und Salze notwendig sei.

### Held der Arbeit, Kollege Laake

Der Held der Arbeit, Kollege Laake, stellte in seinen Ausführungen fest: „Wir haben es uns zum Ziel gesetzt, darauf hinzuwirken, Schwerlastzüge als Regel- und Durchgangszüge zu fahren, d. h., mit wenig Zügen das jeweilige Lastaufkommen abzubefördern, um damit die höchstmögliche Ausnutzung der Züge zu gewährleisten. Wir haben bereits im Bahnhof Friedrichstadt gute Erfolge erzielt. An 29 Tagen wurden 176 Schwerlastzüge gefahren.“ In seinen weiteren Ausführungen machte der Held der Arbeit, Kollege Laake, instruktive Vorschläge, die von den Teilnehmern mit spontanem Beifall begrüßt wurden. So forderte er die Auflösung der Rba und der ZL und die Schaffung einer zentralen OzL im RBD-Maßstab als wirklich operativ arbeitende Stelle, deren Daseinsberechtigung durch die Umstellung auf die betriebswirtschaftliche Abrechnung gerechtfertigt ist.

### Kollege Kutschka, RBD-Bezirk Berlin

Der Kollege Kutschka, RBD-Bezirk Berlin, betonte, daß bei planmäßig durchgeführter Arbeit die Unfallgefahr bedeutend geringer sei und stellte fest, daß beim Rangierpersonal Nachwuchskräfte fehlen. Er berichtete: „Um den Kampf gegen die mangelhafte Zugbildung und die Verspätungen energisch zu führen und um außerdem den Wagenumlauf entscheidend zu senken, ist vor einer Woche auf einer Arbeitsbesprechung in Schöneweide beschlossen worden, auf 14 Verteilerbahnhöfen bzw. Großgüterbahnhöfen des Bezirkes Berlin Rangierbrigaden zu bilden.“

### Kollege Kalinowski, GD Reichsbahn

Als nächster Redner ergriff Kollege Kalinowski das Wort und berichtete von der Arbeit, die getan wurde, um die der Reichsbahn zur Verfügung gestellten Brennstoffe mit höherem Wirkungsgrad auszunutzen und beschrieb die Wege, die zur Erreichung dieses Zieles in nächster Zeit beschritten werden müssen.

1. Verbesserung des gesamten technischen Zustandes der Lokomotiven.
2. Verbesserung des wärmetechnischen Zustandes der Lokomotiven.
3. Verbesserung der Verbrennungseinrichtungen der Lokomotiven unter besonderer Berücksichtigung der durch die Umstellung von der Steinkohlen- zur Braunkohlenfeuerung sich ergebenden Bedingungen.
4. Wirtschaftlicherer Einsatz der Lokomotiven.“

In seinen weiteren Ausführungen befaßte sich der Redner mit den großen mechanischen Beanspruchungen, denen die Lokkohlen ausgesetzt sind.

### Kollegin Ilse Michaelis, RAW Magdeburg

Die Kollegin Michaelis unterstrich auf Grund ihrer Erfahrungen im RAW Magdeburg, daß es nur durch enge Zusammenarbeit zwischen der Arbeiterschaft und der Intelligenz möglich ist, die großen vor uns stehenden Aufgaben zu erfüllen und forderte als vordringlichste Aufgabe die Einführung der Kowaljow-Methode auf breiter Basis in allen volkeigenen und gleichgestellten Betrieben.

### Minister für Arbeit Roman Chwalek

Der Minister für Arbeit und 1. Vorsitzende der IG Eisenbahn, Roman Chwalek, wies in seinen Ausführungen auf die Bedeutung der Betriebs-Kollektivverträge hin. Er unterstrich, daß unsere Tarifverträge sich noch stark an die alten Tarifverträge anlehnen. Wörtlich stellte er fest: „Unsere Tarifverträge sind noch immer Festlegungen von Rechtsnormen, in denen Arbeitszeit, Urlaub, Lohn- und Gehaltsgewährung bei Arbeitsversäumnis, Lohngruppeneinteilung, Höhe der Löhne festgelegt wurden. Das ist unter kapitalistischen Verhältnissen eine zwangsläufige Notwendigkeit. Der Charakter solcher Tarifverträge kann sich daher auch nicht in der privaten Industrie bei uns ändern, da hier noch die Ausbeutung der Arbeiter und Angestellten durch kapitalistische Unternehmer erfolgt. Er muß sich aber ändern in unseren volkseigenen Betrieben. In unseren volkseigenen Betrieben und in unserer Volkswirtschaft hat der Tarifvertrag als Rechtsquelle seine Grundlage verloren. Alles das, was in der kapitalistischen Zeit als Produkt eines schweren Kampfes der Arbeiterschaft um ihre Rechte in einem Tarifvertrag festgehalten und festgelegt werden mußte, ist bei uns in der Gesetzgebung und insbesondere im Gesetz der Arbeit geregelt. Wir werden in Zukunft solche Rechtsnormen in der volkseigenen Industrie und in den Tarifverträgen überhaupt nicht mehr haben.“

In seinen weiteren Ausführungen unterstrich der Minister für Arbeit, daß es das Ziel sei, einen umfassenden Arbeitskodex zu schaffen, d. h. ein umfassendes Gesetz, in welchem alle Rechte der Arbeiter: Mitbestimmung, Urlaub, Kündigung usw. zusammengefaßt sind. Er betonte hierbei, daß die Schaffung eines solchen Gesetzes weder in Westdeutschland noch in den anderen kapitalistischen Staaten möglich sei. Einen solchen Arbeitskodex finden wir seit einigen Jahren in der Sowjetunion und in einigen volksdemokratischen Staaten.

Wörtlich stellte er in seinen weiteren Ausführungen fest: „Wer den Fünfjahrplan studiert hat, wird wissen, daß unsere Wirtschaftspläne, daß unsere ganze Wirtschaftspolitik nur ein Instrument ist, um die Lebenslage der Werktätigen auf allen Gebieten zu verbessern. Wer den Fünfjahrplan eingehend studiert, wird feststellen, daß er eine Erhöhung der Nominallöhne vorsieht. Er sieht darüber hinaus die Senkung der Preise bei gleichzeitiger Erhöhung der Löhne vor, und, was noch wichtiger ist, bis zum Ende des Fünfjahrplans soll die Lohnsteuer auf 50 Prozent gesenkt werden.“

Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen stellte Kollege Roman Chwalek fest, daß mit dem Abschluß des Kollektivvertrages die Arbeiter und Angestellten zu wirklichen Trägern unseres Planes und der Aufgaben des Betriebes werden. Der Betriebs-Kollektivvertrag wird eine gegenseitige Verpflichtung darstellen zur Erfüllung der Aufgaben der Dienststellen und zur Durchführung der notwendigen kulturellen und sanitären Maßnahmen. „Das wesentlich Neue ist“, so unterstrich der Redner, „daß der Abschluß dieses Tarifvertrages eingehend in der gesamten Belegschaft diskutiert werden muß. Ein Betriebskollektivvertrag kann nur vom Dienststellenleiter und von der BGL unterzeichnet werden, wenn er durch Beschlüsse von der gesamten Belegschaft gebilligt und beschlossen wird. Wesentlich wird auch sein, daß alle Vierteljahr in einer Belegschaftsversammlung der Werkdirektor, der Dienststellenleiter und die BGL vor der gesamten Belegschaft Bericht erstatten über die Durchführung des Betriebskollektivvertrages. Somit hat die Belegschaft die Möglichkeit, die Durchführung des Kollektivvertrages zu überwachen, Verbesserungsvorschläge zu machen und

kritisch und selbstkritisch zu allen Fragen der Planerfüllung Stellung zu nehmen.“

Zum Abschluß unterstrich der Redner, daß es das Ziel der IG Eisenbahn sei, in kurzer Zeit in allen Dienststellen solche Betriebskollektivverträge nach eingehender Diskussion in mehreren Belegschaftsversammlungen mit voller Zustimmung der Belegschaften abzuschließen.

#### **Wirtschaftsdirektor der Deutschen Reichsbahn, Kollege Hetz**

„Unser Verwaltungs- und Planungssystem“, so betonte der Redner in seinen Diskussionsausführungen, „fußt auf dem Rentabilitätsprinzip und setzt die Abhängigkeit zwischen den Ergebnissen der Leistung unserer Transportarbeit und den Geldmitteln fest. Das bedingt, daß klar abgegrenzt Wirtschaftsbereiche auf Ämterbasis geschaffen werden, die eine weitgehende Eigenwirtschaftlichkeit ihrer zugehörigen Wirtschaftseinheiten voraussetzen. Wir werden bis zum 1. Juli 1951 diese Wirtschaftsbereiche eingerichtet haben. Wir haben den großen Wirtschaftsbereich RAW, den Wirtschaftsbereich Bau mit Fernmelde- und Signalwesen, den Wirtschaftsbereich Bw und Bww, den wir schon am 1. Januar 1950 eingerichtet haben und als letzten den Wirtschaftsbereich Verkehr und Betrieb mit den selbstständigen Wirtschaftsbahnhöfen. Es ist notwendig, daß wir in diesen Wirtschaftsbereichen in den nächsten Wochen Betriebspläne aufstellen. Das bedeutet, wie vorhin Kollege Roman Chwalek bereits unterstrich, daß auf der gleichen Ebene wie die gesetzlich verbindlichen Betriebspläne auch die Betriebskollektivverträge aufgestellt und abgeschlossen werden müssen. Das wichtigste Kriterium, ob dieser oder jener Wirtschaftsbereich richtig mit den Staatsmitteln wirtschaftet, ist der Selbstkostenpreis der Produktion beziehungsweise der vollbrachten Leistung. Die im Plan bestimmten Selbstkosten orientieren die Wirtschaftseinheit dahin, die qualitative Kennziffer des Planes einzuhalten und neue Reserven für die Rekonstruktion unserer Eisenbahn zu ermitteln. Damit rücken wir einer Hauptschwäche zu Leibe, eben der noch völlig kameralistisch geleiteten baulichen Unterhaltungsarbeit und der völlig noch ohne Rechnungswesen arbeitenden Betriebe und Verwaltungsstellen. Bis zum 1. März“, so betonte Wirtschaftsdirektor Hetz, „werden die Leistungs- und Preiskataloge für die bauliche Unterhaltung aufgestellt werden, danach anschließend die Planpreise für die Verschiebebahnhöfe und



In einer kurzen Pause der Fachtagung Reichsbahn überraschte unser Fotograf die Kollegen (von links nach rechts): Miekisch, GD Reichsbahn, Lehmann, RBD Berlin, Zöllner, Kulturdirektor der Deutschen Reichsbahn, Hetz, Wirtschaftsdirektor der Deutschen Reichsbahn, und Hartmann, GD Reichsbahn, bei einer Diskussion über den vorgelegten Resolutionsentwurf.

Bahnhöfe. Das heißt, daß jeder zu behandelnde Güterwagen und Wagen seinen Preis hat, mit dem er abgefertigt werden muß und somit eine genaue Selbstkostenabrechnung innerhalb der Dienststelle erfolgen kann.“

Kollege Hetz ging dann auf die bisherigen Erfolge dieser Abrechnungsgrundlage in den Bwen ein und stellte fest, daß die Wirtschaftseinheit, die auf der Grundlage des Rentabilitätsprinzips arbeitet, wirklich daran interessiert ist, das Soll der Leistungen einzuhalten und dadurch nicht nur die finanzielle Lage der Dienststelle, sondern auch die ihrer Belegschaft zu verbessern. Wörtlich betonte er: „Damit haben wir einen sehr wichtigen Bestandteil unserer Aktivistenpläne, nämlich die sofortige rechnerische Erfassung der realen Einsparungen, verwirklicht.“

Der Wirtschaftsdirektor ging dann auf die brigadeweise Abrechnung über und stellte fest, daß das Ziel der eigenwirtschaftlichen Brigade im Lokdienst praktisch erreicht sei. Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen nahm er kritisch und selbstkritisch zur Frage der Arbeitsvorbereitungen Stellung. Er betonte: „Zum wichtigsten Gebiet der Arbeitsvorbereitung gehört die schnelle Entwicklung fortschrittlicher Material-Verbrauchsnormen. Sie werden nach eingehendem Studium des technologischen Ablaufs der Produktion unter Verwendung von Aktivistenmethoden aufgestellt.“

#### **Kollege Seeger, 1. Vorsitzender der IG Eisenbahn, Berlin**

Im Anschluß an die Ausführungen des Wirtschaftsdirektors Hetz sprach der Kollege Seeger, Erster Vorsitzender der IG Eisenbahn, Berlin. „Wenn wir den Betriebsablauf der letzten Monate analysieren, müssen wir feststellen, daß wir nicht im genügenden Maße den Kampf gegen die Zugverspätungen aufgenommen haben.“ Er forderte: „Dieser Kampf kann nicht die Aufgabe einzelner Betriebszweige der Reichsbahn sein, sondern alle Kollegen in unseren Betrieben müssen sich daran beteiligen. Wir haben bisher den Fehler begangen, daß jeder Betriebszweig für sich die Ursachen der Verspätungen zu erkennen suchte, anstatt in gemeinsamer Arbeit die Mängel festzustellen und zu beseitigen.“

#### **Kollege Rosenthal, Bw Dresden-Altstadt**

Kollege Rosenthal vom Lokaktiv „Wilhelm Pieck“ berichtete über den Empfang der einzelnen Mitglieder des Aktivs beim Präsidenten der Deutschen Demokratischen Republik, Wilhelm Pieck. Er unterstrich, daß sich der Präsident sehr eingehend über die Leistungen berichten ließ. Die Mitglieder des Lokaktivs konnten in einer zwanglosen Unterhaltung alle Fragen, die einer Lösung bedurften, an den Präsidenten herantragen. Im weiteren Verlauf seiner Diskussionsausführungen schlug Kollege Rosenthal vor, daß man jetzt auch im Reisedienst die täglichen Leistungen der Lokomotiven nach den Erfahrungen der 500er steigern kann. Er rief alle Lokaktive zu einem Wettbewerb auf, um die Kilometerleistungen der Reisezüge unter gleichzeitiger Einsparung an Kohle und Betriebsstoffen zu erhöhen.

#### **Kollege Kuhl, Bw Falkenberg**

Kollege Kuhl vom Bw Falkenberg betonte mit Recht: „Wenn man die 500er-Bewegung in größerem Rahmen konkret ausgewertet hätte, wären in der Deutschen Demokratischen Republik hunderttausende Tonnen Kohle eingespart worden.“ In diesem Zusammenhang stellte er fest: „Als größten Mangel betrachten wir den Zustand, daß bei der 500er-Bewegung nur die kilometrische Laufleistung gesteigert wird und fast in gleichem Maße mangelhaft ausgelastete Züge gefahren werden. Hier entsteht die Aufgabe, die Bewegung der Schwerlastzüge mit der 500er-Bewegung zu koordinieren und das Schwergewicht auf die tonnenkilometrischen Leistungen zu legen. Wir fordern deshalb die Kollegen des Maschinendienstes auf, am Wettbewerb um die Erreichung der täglich 500 000 Tonnenkilometer-Leistung teilzunehmen.“ Zum Abschluß seiner Diskussionsausführungen verpflichtete sich der Kollege

Kuhl, mit seiner Jugendlokomotive täglich 650 000 Tonnenkilometer zu leisten. Außerdem will die Jugendbrigade zu Ehren der deutsch-sowjetischen Freundschaft den Kohleverbrauchssatz auf 35 Tonnen senken.

#### Kollege Walsch, Bh. Saalfeld

„Der Bahnhof Saalfeld arbeitet mit seinen in zwei verschiedenen Bezirken eingesetzten Rangierkolonnen im Leistungslohn. Als Durchschnitt im Wagenausgang bestand eine Norm von täglich 725 Wagen bei einem dienstplanmäßigen Personal von 52 Köpfen. Die Leistung pro Kopf betrug 17,3 Wagen. Bereits nach kurzer Zeit konnte die Norm von 725 Wagen auf 798 Wagen erhöht werden. Diese Normerhöhung beruht auf der Verbesserung der Arbeitsorganisation und dem ständigen Wageneingang. Die Realität des Leistungslohnes jedoch beruht auf der technisch begründeten Norm. Aus diesem Grunde haben wir im September 1950 Arbeitsstudien und Zeitermittlungen durchgeführt. Das Ergebnis war, daß wir seit dem 1. Oktober 1950 beide Rangierbezirke zusammenlegten und eine technisch begründete Arbeitsnorm von 915 Wagen pro Tag erstellten, d. h. pro Kopf 20,81 Wagen. Das Zusammenlegen beider Rangierbezirke hat den Vorteil, daß die Rangierkolonnen sich gegenseitig besser unterstützen und dadurch die Leistung wesentlich erhöht wird.“

#### Nationalpreisträger Hans Wendler

Kollege Wendler gab den Teilnehmern der Fachtagung einen kurzen Abriss über die Entwicklung der Kohlenstaublokomotive in der Deutschen Demokratischen Republik. Nachdem er eine Reihe von technischen Einzelheiten vorgetragen hatte, stellte er fest: „Bei den Fahrten vor dem Meßwagen im November 1950 wurden gewaltige Ersparnisse einwandfrei nachgewiesen. Im praktischen Betrieb würde nach meiner Schätzung“, so stellte der Redner fest, „eine Ersparnis von 25 bis 30 Prozent angesetzt werden können, wenn alle technischen Voraussetzungen sowie entsprechender Einsatz und Auslastung der Züge gewährleistet ist.“ Über die genauen Einzelheiten des Diskussionsbeitrages werden wir in einer späteren Ausgabe berichten.

#### Kollege Wendt, RBD-Bezirk Halle

Kollege Wendt ging in seinen Ausführungen auf die Versuche mit neuen Rosten, die im RBD-Bezirk Halle durchgeführt wurden, ein. So wurden bei Versuchen mit den Wellrosten von Canehl 5 bis 8 Prozent Ersparnis und bei den vom Kollegen Wendt weiterentwickelten Treppenrosten 12 bis 15 Prozent Kohlersparnis erzielt. Kollege Wendt forderte, daß die Untersuchungen vor dem Meßwagen beschleunigt weitergeführt werden.

#### Held der Arbeit, Kollege Fritsche

„Es ist doch allen bekannt“, so stellt der Held der Arbeit, Kollege Fritsche, in seinem Beitrag fest, „daß, wenn 500 Kilometer gefahren werden sollen, die Lokkupplung von einem Zug auf den anderen ziemlich enggehalten ist, so daß die Lok auf dem Wendebahnhof nur eine kurze Zeit zur Bespannung des nächsten Zuges zur Verfügung hat. Daher ist es notwendig“, so forderte der Redner, „daß alle Züge, die in der 500er-Bewegung gefahren werden, allen Stellen, welche daran beteiligt sind, bekanntgemacht werden, denn nur so kann und wird die Wirtschaftlichkeit der 500er Erfolg haben. Es geht nicht an, daß, wie es in den letzten Wochen des öfteren der Fall war, die 500er mit 2 bis 3 Lokomotiven gefahren werden. Hierdurch entsteht ein künstlicher Lokmangel, der in Wirklichkeit bei pünktlicher Durchführung niemals vorhanden wäre.“ Zum Abschluß seines Diskussionsbeitrages machte der Held der Arbeit, Kollege Fritsche, einen Vorschlag, wie man die Lokreparaturen in den Bwen qualitativ verbessern und billiger gestalten kann.

#### Kollegin Lange, RBD-Bezirk Berlin

„Es ist uns gelungen“, so stellte die Kollegin Lange in ihrem Diskussionsbeitrag fest, „den prozentualen Anteil der weiblichen Beschäftigten bis zum Dezember 1950 auf 11,1 Prozent zu steigern.“ Sie unterstrich in diesem Zusammenhang, daß es notwendig sei, noch weit mehr Frauen als bisher bei der Deutschen Reichsbahn zu beschäftigen.



Der 1. Vorsitzende der IG Eisenbahn und Minister für Arbeit, Roman Chwalek, und der Stellvertretende Vorsitzende der IG Eisenbahn, Kollege Schaefer, betrachten den ersten Entwurf eines „Blitzplakates“, das von der IG Eisenbahn auf der 11. Deutschen Verkehrskonferenz der GD Reichsbahn übergeben wurde. Damit wurde zum erstenmal von der IG Eisenbahn die sowjetische Methode zur Verbreiterung des Erfahrungsaustausches und der Verbesserungsvorschläge der Aktivisten auch für die Betriebe der Deutschen Reichsbahn zur Anwendung gebracht.

#### Kollege Wunsch, GD Reichsbahn

Die Erfahrungen, die beim Oberbau im Jahre 1951 gesammelt wurden, wurden durch den Kollegen Wunsch der Konferenz vorgetragen. Insbesondere ging er darauf ein, wie man durch Anwendung neuer Methoden beim Oberbau eine Selbstkostensenkung durchführen kann. Wörtlich führte er aus: „Die Versuche, die wir angestellt haben mit einer Unterlageplatte aus Preßholz, führten zu positiven Ergebnissen. Aus den Erfahrungen der Eisenbahner der Sowjetunion lernend“, so unterstrich Kollege Wunsch, „werden wir auch dazu übergehen, Einschnittsprengungen bei uns durchzuführen; dann braucht man nicht mehr hunderttausende Kubikmeter Erde mit dem Bagger auszuheben und abzutransportieren.“

★

Im Schlußwort betonte der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Erwin Kramer, daß die Diskussion der Fachtagung Reichsbahn wichtige Beiträge für das Arbeitsprogramm gebracht habe. Insbesondere habe die Diskussion gezeigt, daß Kritik und Selbstkritik aus der Arbeitsweise der Deutschen Reichsbahn nicht mehr wegzudenken sei. Er unterstrich, daß eines der wichtigsten Probleme für die Erfüllung des Planes die Senkung des Kohleverbrauches sei und betonte in diesem Zusammenhang, daß es notwendig sei, daß die 500er-Bewegung auf eine höhere Ebene hinüberwache. „Es kommt nicht darauf an“, so stellte er fest, „nur 500 Kilometer zu fahren, sondern diese 500 Kilometer sind jedesmal mit 1000 t zu multiplizieren. Der Kampf um die 500 000 Lokleistungskilometer im Tag wird auch die Enge durchbrechen, in die unsere 500er-Bewegung gekommen ist.“ Zum Abschluß wies der Redner darauf hin, daß die Diskussion gezeigt habe, daß die Entwicklung unserer Jugend große Fortschritte macht. Wörtlich führte er aus: „Die Jugend kämpft Schulter an Schulter mit ihren älteren, erfahrenen Kollegen um die gleichen großen Ziele. Die Jugend hat sich mit ihrem Elan an die Spitze der Wettbewerbe gestellt, und das Beispiel des Seydewitz-Kollektivs beweist, was wir erreichen können, wenn unsere Jugend in kameradschaftlicher Zusammenarbeit mit den erfahrenen Kollegen mit frischem Mut an die Dinge herangeht.“

## Fachresolution der Deutschen Reichsbahn

Der Fünfjahrplan ist der Plan des Kampfes um die Erhaltung des Friedens und der Wiederherstellung der politischen und wirtschaftlichen Einheit Deutschlands. Er schafft die Voraussetzungen zu einem neuen, besseren Leben!

Die erhöhte Produktion, der Warenumsatz, der Ex- und Import sowie die Beförderung der Menschen erfordern eine entsprechende Steigerung des Güter- und Personenverkehrs.

Deshalb sind der Deutschen Reichsbahn im Fünfjahrplan folgende Aufgaben gestellt:

Die Transportleistungen sind auf 157 Prozent zu steigern.

Die Beladung von Güterwagen ist von täglich 19 750 auf 31 000 zu erhöhen.

Die Umlaufzeit eines Güterwagens ist von 3,75 Tagen auf 3,25 Tagen zu verringern.

750 km Gleis sind neu zu legen und 2300 km Gleisstrecke sind durch Generalreparatur zu erneuern.

Eine Selbstkostensenkung von 15,5 Prozent ist zu erreichen.

Diese Aufgaben zu erfüllen, ist Gesetz; den Plan überzuerfüllen, die Bedürfnisse der Wirtschaft zu befriedigen, ist unsere größte Ehre!

Durch den Plan der Industriegewerkschaft Eisenbahn zur Entfaltung der Produktivkräfte für die Durchführung des Fünfjahrplanes und durch die Verordnung unserer Regierung über die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Deutschen Reichsbahn und die Lage der Eisenbahner in der DDR ist eine gute Grundlage für die planmäßige Entwicklung der Produktivkräfte geschaffen worden.

Der Plan der Gewerkschaft und die Aufgaben der Verordnung können nur dann erfüllt werden, wenn ein entscheidender Kampf um die Rekonstruktion unserer Betriebe geführt wird. Zur erfolgreichen Durchführung dieses Kampfes ist es notwendig, die Erfolge der Aktivisten- und Wettbewerbsbewegung auszuwerten und die Erfahrungen unserer Aktivisten allen Eisenbahnern zu eigen zu machen. Wir können die uns gestellten Aufgaben aber nur dann erfüllen, wenn wir kritisch und selbstkritisch die Hauptschwächen der bisherigen Arbeit erkennen, aufzeigen und Maßnahmen zu ihrer Beseitigung ergreifen.

### Die Hauptschwächen unserer Arbeit waren:

1. Die Analysierung unserer Gesamtarbeit war nicht immer richtig und verhinderte deshalb ein klares Erkennen der Fehler und Mängel. Die Folge war eine mangelhafte Schlußfolgerung, welche die rechtzeitige Einleitung der notwendigen Maßnahmen zur Beseitigung dieser Schwächen hemmte.

2. Kritik und Selbstkritik sowie Auswertung der Kritik der Öffentlichkeit sind noch nicht zum Grundsatz der Arbeit geworden. Deshalb wurden die gesammelten Erfahrungen und Erfolge, besonders die unserer Aktivisten in ihrem Kampf um die Steigerung der Arbeitsproduktivität, schleppend und nur ungenügend ausgewertet.

3. Der Entwicklung des Staatsbewußtseins der Eisenbahner wurde nicht die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt, so daß von einem Teil unserer Kollegen die Bedeutung der antifaschistisch-demokratischen Ordnung noch nicht völlig erkannt wurde.

4. Es wurden nicht genügend Maßnahmen zur schnelleren Entwicklung von neuen und Weiterentwicklung der vorhandenen Kader für die neuen Aufgaben der höheren gesellschaftlichen Entwicklung ergriffen. Das hinderte auch die Steigerung der persönlichen Verantwortung und die Überwindung veralteter Arbeitsmethoden.

Darin liegt die Hauptursache der schlechten Zusammenarbeit operativer Stellen; das ist der Grund für die schleppende und nicht immer exakte Durch-

führung der Gesetze und Verordnungen unserer Regierung und die Verkennung deren Bedeutung.

Die Folgen waren u. a. die ungenügende Auswertung und Weiterentwicklung der 500er-Bewegung, mangelnde Plandisziplin und nicht immer richtige Verwendung der Investitionsmittel und des Materials.

Deshalb ist die Überwindung der hier geschilderten Schwächen von großer Bedeutung für die Erfüllung der uns im Fünfjahrplan gestellten Aufgaben.

Erst der Mensch verleiht den Planziffern das Leben. Deshalb ist die entscheidende Voraussetzung für die Erfüllung des Transportplanes die Entwicklung der Masseninitiative und die Entfaltung eines nie gekannten Arbeitsenthusiasmus. Er befähigt uns, durch neue Arbeitsmethoden und bessere Organisation in unseren Betrieben und Verwaltungen die Grundlage für die Erfüllung des Fünfjahrplanes zu schaffen.

**Unsere Losung im Planjahr 1951 lautet deshalb:  
Besser, schneller und rentabler transportieren!**

### Planaufgabe

Unsere Hauptaufgaben fassen wir in folgendem Arbeitsprogramm zusammen:

In den Direktionen und Ämtern sowie in allen Dienststellen sind auf Grund der Planaufgaben des Volkswirtschaftsplanes 1951 die Betriebspläne aufzustellen. Es muß die Verpflichtung jedes einzelnen Eisenbahners sein, seine eigenen Aufgaben, die ihm im Betriebsplan gestellt sind, zu studieren und für die Erfüllung zu kämpfen.

### Stärkung des demokratischen Staatsbewußtseins und Entwicklung neuer Kader

Im Jahre 1951 werden 20 000 Facharbeiter in Sonderlehrgängen in Abend- und Nachmittags- und in den RAWen, Bwen und Bm ihrer fachlichen und gesellschaftlichen Wissen erweitern.

48 000 Eisenbahnern der operativen Dienstzweige einschl. des bautechnischen Zweiges wird die Möglichkeit gegeben, sich in Externatslehrgängen in den Rba-Bezirken zu schulen.

Zur fachlichen und gesellschaftspolitischen Weiterbildung unserer Aktivisten, insbesondere zur Auswertung der Erfahrungen der Stachanow-Bewegung und zur breitesten Anwendung der fortschrittlichsten Arbeitsmethoden sind in allen RAWen und in jedem RBD-Bezirk in je einem Bw einer Bm, einer Güterabfertigung und auf einem Zugbildungsbahnhof Aktivistenschulen bis zum 1. April 1951 zu errichten.

Um Erfahrungen und fortschrittliche Arbeitsmethoden auf gleichartige Betriebe und Dienststellen zu übertragen und den Erfahrungsaustausch der Aktivisten auf zwischenbetrieblicher Grundlage zu unterstützen, sind ständige Konsultationen der technischen Intelligenz für die Aktivisten in jedem Betriebe und jeder Dienststelle einzurichten.

Zur Heranbildung von leitenden Funktionären, die ein hohes fachliches sowie gesellschaftlich-wissenschaftliches Niveau haben, sind Halbjahreslehrgänge in Berlin einzurichten, beginnend am 1. März 1951.

Es ist sofort von der GDR ein Plan zu erstellen, der die Umarbeitung der DV und die Ausarbeitung von Lehrbüchern für den Eisenbahndienst enthält.

Verantwortlich für Anleitung und Kontrolle:  
Die Leiter der Abteilungen Schulung, Dienststellenleiter und die Leiter der Betriebe

dto.

dto.

Die Leiter der Abt. Arbeit und Lohn, Dienststellenleiter und Leiter der Betriebe

Der Kulturdirektor der GDR

Leiter der Abteilung Verwaltung

Zur Qualifizierung der leitenden Angestellten der GDnR, RBDen, Ämter, RAWen und Schwerpunktdienststellen ist im Turnus von 14 Tagen, beginnend am 1. März 1951, eine außerhalb der Arbeitszeit abzuhaltende Fachschulung zu organisieren.

**Steigerung der Arbeitsproduktivität, insbesondere der Beladung durch Verbesserung der Organisation und der Betriebsleistungen**

Das Güteraufkommen ist auf Grund der Ermittlungen der Wirtschaft und Industrie zusammenzufassen und in Güterströmen festzulegen.

Bis zum 1. August 1951 muß erreicht werden, daß 60 Prozent der Massengüter konzentriert verladen und in geschlossenen Zügen abefahren werden.

In engster Zusammenarbeit mit den Aktivisten im Betriebs- und Verkehrsdienst sind Güterzugfahrpläne den Güteraufkommen und Güterströmen sofort anzupassen.

Die bestehenden Komplexwettbewerbe zwischen volkseigenen Betrieben und Dienststellen der Deutschen Reichsbahn über die Zugführung, Be- und Entladung sowie Reinigen und Abholen der Wagen sind auf weitere Betriebe auszudehnen und auf der Grundlage der gesammelten Erfahrungen zu festen Verträgen zu entwickeln.

Die von den Brigaden Kuhl und Fritsche entwickelte 50000er-Bewegung ist stärkstens zu unterstützen.

Auf Grund der ermittelten Güterströme ist anzustreben, die Normen in der Auslastung der Züge zu durchbrechen mit dem Ziel, die Auslastung zu erhöhen. Darüber hinaus ist die Zahl der bis zum 1. Februar 1951 gefahrenen Schwerlastzüge um 15 Prozent zu erhöhen, und zwar die ersten 8 Prozent bis zum 1. Juli 1951, die restlichen 7 Prozent bis zum 31. Dezember 1951.

Zur Verbesserung des Betriebes sind die Zugleitungen nicht betriebs-, sondern hinsichtlich der Zugüberwachung streckenmäßig bis zum 1. Juni 1951 zu reorganisieren, die Arbeitsmethoden sind zu vereinfachen und dabei zu verbessern und die Qualifizierung der Kollegen zu erhöhen.

Um die operative Arbeit bei den Zugleitungen zu verbessern, ist die Zugüberwachung zu vervollkommen und zunächst in einem zentralen Industriegebiet eine Hauptstrecke mit einer Zugleitungstelefonie und einem Streckenleuchtbild auszurüsten.

Zur Verbesserung der Zugbildung ist der Arbeitsprozeß der großen Verschiebebahnhöfe bis zum 15. März 1951 durch eine Studienkommission zu durchleuchten.

Die von dieser Studienkommission gemachten Vorschläge für die Verbesserung der Arbeit der Verschiebebahnhöfe sind bis zum 1. August 1951 einzuführen.

Das Rangiergeschäft ist durch Verbesserung der technischen Anlagen, insbesondere durch Einführung des Rangierfunks, durch Einsatz von Wechsellausprecheranlagen sowie durch

Verantwortlich für Anleitung und Kontrolle:  
Die Leiter der Abteilungen Schulung, Dienststellenleiter und Leiter der Betriebe

Die Leiter der Abteilungen Planung und Statistik

Die Leiter der Abteilungen Güterverkehr

dto.

dto.

dto.

Die Dienststellenleiter der Zugbildungsbahnhöfe

Die Leiter der Abteilungen (Betrieb)

Die Abteilungen (Signal- und Fernmeldebau)

Die Leiter der Abteilungen (Betrieb)

dto.

Die Leiter der Abteilungen Bau- und Signal- und Fernmeldewesen

moderne Gleisbremsen und Verbesserung der Weichenzungen bis zum 1. August 1951 auf folgenden Bahnhöfen zu beschleunigen: Seddin, Halle-G. und Senftenberg.

Zur Entfaltung der Produktivkräfte für die Durchführung des Fünfjahresplans ist sofort mit dem Abschließen von Betriebskollektivverträgen in den eigenwirtschaftlichen Dienststellen auf der Grundlage der Betriebspläne zwischen BGL und Betriebsleitung zu beginnen.

Um für den Abschluß der Betr.-Kollektiv-Verträge Beispiele zu schaffen, sind dem RAW Schöneweide, RAW 7. Oktober Zwickau, Bw Schöneweide, Bw Grimmenthal, Ga Plauen o. Bf und Bf Potsdam Muster-Betr.-Kollektiv-Verträge zu schaffen.

**Steigerung der Wirtschaftlichkeit**

Der Kampf um die Senkung der Kohleverbrauchsnormen um 5 Prozent muß durch umfassende Maßnahmen der Verwaltung unterstützt werden. Dazu müssen die Versuche zur Ermittlung des wirtschaftlichen Rostes abgeschlossen und, beginnend im Februar 1951, monatlich 50 Loks umgebaut werden.

Der Umbau der Kohlenstaubloks ist zu beschleunigen. Dazu ist es notwendig, eine bessere und schnellere Lieferung in der Materialversorgung für den Umbau zu organisieren. Zur Versorgung der Kohlenstaubloks mit Kohlenstaub ist der 1. Bauabschnitt für die Mahlanlage im Bw Halle bis zum 1. Mai 1951 zu beenden.

Für alle Rangierloks ist ab sofort das tote Feuerbett einzuführen.

Alle laufenden wissenschaftlichen Versuche zur Einsparung von Kohle, Enthärtung des Kesselspeisewassers und zur Verbesserung des wärmetechnischen Zustandes der Loks sind zu beschleunigen. Die Kammer der Technik, alle Wissenschaftler und Aktivisten sind zur Mithilfe bei der Lösung dieses Problems aufzurufen.

In der Oberbauunterhaltung ist zur Mechanisierung des Arbeitsprozesses in 150 Bm der Einsatz von Stopf- und Bohrmaschinen bis zum 1. Oktober 1951 sicherzustellen.

Um die Wirtschaftlichkeit im Eisenbahntransportwesen zu steigern, ist in allen Dienstzweigen bis zum 1. Juli 1951 die Abrechnung der Leistungen und Kosten gemäß der Regierungsverordnung vom 9. Oktober 1950 durchzuführen. Damit wird gewährleistet, daß die Selbstkosten der einzelnen Betriebszweige, auf die Leistungen bezogen, erfaßt werden und die durch die vorbildliche Arbeit unserer Aktivisten erzielten Ersparnisse ihre reale Bewertung finden.

In den Verschiebebahnhöfen sind für die Behandlung der Wagen bei der Zugbildung Planpreise festzusetzen und ein Prämiensystem auszuarbeiten. Die bei der Zugbildung beteiligten Eisenbahner sollen ab 1. August 1951 hiernach Prämienlohn erhalten.

Auf den Verschiebebahnhöfen Dresden-Friedrichstadt, Halberstadt, Halle, Bitterfeld und Erfurt-Gbh haben die Arbeitsvorbereitungsbüros bis zum

Verantwortlich für Anleitung und Kontrolle:  
Die Leiter der Abteilungen Bau- und Signal- und Fernmeldewesen

Die Leiter der Abteilungen Materialversorgung und Maschinendienst, ferner die Dienststellenleiter und Leiter der Betriebe

Der Vizepräsident der RBD Halle

Die Leiter der Abteilungen Maschinendienst

dto.

Die Leiter der Abteilungen Bau

Der Gruppenleiter der Betriebswirtschaft bei der GDR

dto. und Abt.-Leiter Arbeit und Lohn GDR

Die Leiter der Abteilungen Arbeit und Lohn

1. Juni 1951 die Voraussetzungen für den Leistungslohn im Rangierdienst zu schaffen.
- Die bisher erstellten Arbeitsnormen auf den Verschiebehöfen sind — unter Berücksichtigung der Selbstnormerbewegung — von den Arbeitsvorbereitungsbüros bis zum 1. Juni 1951 zu überprüfen.
- In Verbindung mit der volkseigenen Industrie sind neue Isolierstoffe zur Verbesserung des wärmetechnischen Zustandes der Loks zu erforschen.
- In der Oberbauunterhaltung ist der Arbeitsprozeß weitestgehend zu mechanisieren.
- Das Schaufelverfahren in der Gleisunterhaltung ist pro Quartal in 60 Bmen einzuführen.
- Um Kleineisen zu gewinnen und die Kosten der Schienenstoßpflege zu senken, sind bis 31. Dezember 1951 50 Prozent aller Schienenstöße im 15-m-Bau auf den Strecken zu verschweißen.
- Zur Sicherung des Betriebes und der Erfüllung des Planes sind die Abteilungen Materialversorgung und -einkauf verantwortlich für die rechtzeitige Veranlassung der zugeteilten und benötigten Kontingente.
- Für die eigenwirtschaftliche Abrechnung der Baudienststellen sind ab 1. März 1951 Leistungskataloge anzuwenden, nach denen die Arbeiten bezahlt werden.
- Die von den Brigaden der ausgezeichneten Qualität in den RAWen planmäßig reparierten Qualitätslok haben eine beachtliche Einsparung an Kohle und Unterhaltungskosten im Lokbetrieb erbracht. Deshalb ist von den Betriebsleitungen der RAWe die Arbeit dieser Brigaden zu fördern und für jede Qualitätslok eine besondere Prämie an die Brigaden auszuzahlen.
- Im RAW Brandenburg-West ist sofort ein zentrales Konstruktionsbüro zu errichten und die laufende Vervollständigung und Berichtigung des Vorrichtungskataloges vorzunehmen.
- Der Bau von Vorrichtungen, Lehren und Meßwerkzeugen ist bis zum 1. Mai 1951 ebenfalls zu zentralisieren.
- Um die Standzeiten der auszubessern- den Lok und Wagen in den RAWen zu verkürzen, sind spezifische Normen dieser Zeiten bis zum 1. März 1951 festzulegen.
- Die Kesselwagenleitstelle verpflichtet sich, bis zum 1. August 1951 durch Verbesserung der Be- und Entladung und Sicherheitseinrichtungen eine Steigerung des vorhandenen Transportraumes an freizügigen Kesselwagen um 10 Prozent vorzunehmen.
- Um die Arbeitsproduktivität zu steigern und die Eisenbahner stärker an der Selbstkostensenkung zu interessieren, ist in allen Betrieben die brigadeweise Abrechnung bis zum 1. Juli 1951 einzuführen.
- Hierzu müssen besonders zur Ersparnis von Material technisch begründete Verbrauchsnormen erstellt und die vorhandenen überprüft werden, damit bei Unterbietung dieser Normen den Beschäftigten Ersparnisprämien gezahlt werden können.
- Verantwortlich für Anleitung und Kontrolle:**
- Die Leiter der Abteilungen Arbeit und Lohn
- Die Leiter der Abteilungen Maschinen- dienst
- Die Leiter der Abteilungen Bau
- dto.
- dto.
- Die Leiter der Abteilungen Material- versorgung
- Die Leiter der Abteilungen Bau und die Gruppenleiter der Betriebs- wirtschaft
- Leiter der Abteilung Arbeit und Lohn und die Werkdirektoren
- Der Leiter der Abteilung Aus- besserungs- werke bei der GDR
- dto.
- dto.
- Die Leiter der Abteilungen Arbeit und Lohn sowie Abteilungen Finanzen
- Die Leiter der Abteilungen Arbeit und Lohn sowie Material- versorgung
- Von der Abteilung „Materialversor- gung“ in Übereinstimmung mit der Abt. „Arbeit und Lohn“ ist bis zum 1. März 1951 ein Plan für die systematische Entwicklung technisch begrün- deter Materialverbrauchsnormen auf- zustellen.
- Die Arbeitsvorbereitungsbüros haben den Prozentsatz der technischen Arbeits- normen bis zum 1. Juli 1951 auf min- destens 15 Prozent und bis zum 31. De- zember 1951 auf mindestens 20 Prozent zu erhöhen.
- Die Erstellung von Arbeitsnorm- Katalogen hat nach den durch die Abt. „Arbeit und Lohn“ der GDnR zu geben- den Richtlinien wie nachstehend zu erfolgen:
- für die Bmen bis zum 31. März 1951,  
für die Bwe und Bwws bis zum 30. Juni 1951,  
für das Sicherungswesen bis zum 31. März 1951,  
für das Fernmeldewesen bis zum 30. September 1951,  
für den Verkehrsdienst bis zum 31. Mai 1951 und  
für die RAWe-Güterwagen G, O, Om und R bis zum 31. Mai 1951.
- Die Arbeiten für die Erstellung des Lohngruppenkataloges sind zu be- schleunigen mit dem Ziele, bis 31. März 1951 die Arbeiten beendet zu haben.
- Von der DR ist für den Zeitraum des Fünfjahrplanes ein Rekonstruktions- plan zu erstellen, der die Wieder- herstellung und Höherentwicklung unserer Eisenbahn darlegt. Dieser Plan muß auf Grund der fortgeschrittensten technischen Erkenntnisse und unter der Voraussetzung der Erhöhung der Ar- beitsproduktivität durch immer stärkere Einführung fortschrittlicher neuer Ar- beitsmethoden erstellt werden. Im ersten Abschnitt des Planes ist fest- zulegen: Erweiterung der Durchlaß- fähigkeit unserer Bahnhöfe und Strek- ken, volle Auslastung der Kapazität unserer Werkzeugmaschinen und maschi- nellen Anlagen in den RAWen und Bwen auf Grund der Kontrollziffern unseres Leistungsplanes und der In- vestitionsmittel. Die Vorarbeiten für die Erstellung des Planes haben die Be- triebsleitungen und Planungsabteilun- gen. Der Plan selbst ist unter Teil- nahme aller Eisenbahner zu erstellen.
- Sorge um den Menschen**
- Der Berufsverkehr ist den Bedürf- nissen der Werktätigen und der VE- Betriebe anzupassen.
- Es sind Maßnahmen zu treffen, daß alle Züge, die dem Berufsverkehr dienen, ab sofort vorrangig behandelt und verschärft überwacht werden.
- Im allgemeinen Reiseverkehr sind ab sofort die Verkehrsströme vierteljähr- lich zu erforschen, zu analysieren und dementsprechend die Fahrpläne zu er- stellen.
- Im Kampf um die Erhöhung der Betriebssicherheit sind nach einem bis zum 15. Februar 1951 zu erstellenden Plan sämtliche Rangierer, Fahrdienst- leiter und Aufsichtsführende zu schulen. Diese Schulung hat sich gleichzeitig auf alle im Weichen-, Stellwerks- und Bahnbewachungsdienst beschäftigten Eisenbahner zu erstrecken.
- Verantwortlich für Anleitung und Kontrolle:**
- Die Leiter der Abteilungen Arbeit und Lohn sowie Material- versorgung
- Die Leiter der Abt. Arbeit und Lohn, Dienststellen- leiter und Leiter der Betriebe
- Die Leiter der Abt. Arbeit und Lohn
- Die Leiter der Abteilungen Reiseverkehr
- Die Abteilungs- leiter der Ab- teilungen Reise- verkehr
- Die Abteilungs- leiter der Abt. Schulung

Es sind bis zum 15. März 1951 Richtlinien zu erstellen, die gewährleisten, daß Eisenbahner erst nach erfolgter gründlicher Ausbildung und einem Nachweis ihrer praktischen Befähigung eingesetzt werden.

1. Genaue Überprüfung der Neueinstellung von männlichen Arbeitskräften gemäß der Einstellungssperre für Männer vom 27. August 1950.
2. Individuelle Heranziehung von Frauen für die laufbahnmäßige Ausbildung.
3. Kollektive Arbeit aller Verwaltungsstellen mit den Dezernaten zur Lenkung der weiblichen Arbeitskräfte.

Die im Investitionsprogramm vorgesehenen Mittel für kulturelle und soziale Zwecke sind entsprechend den Plänen, die unter enger Zusammenarbeit mit der IGE aufgestellt sind, zu verwenden.

Es werden errichtet:

1. 1 Poliklinik für 7500 Personen in Halle, Fertigstellung bis zum 30. November 1951.

2. Sanitätsstellen bis spätestens 1. September 1951 in folgenden Dienststellen:

**RBD Berlin:** Ostbahnhof, Bww Grünau, Bm Westend, RAW Tempelhof;

**Verantwortlich für Anleitung und Kontrolle:**  
Die Abteilungsleiter der Abteilungen Personal

**Die Abteilungsleiter der Abt. Soziales, die Kulturdirektoren und Kulturleiter**

**RBD Cottbus:** Bw Hoyerswerda;  
**RBD Dresden:** Rb-Schule Heinichen, Bf Zwickau, Bw Werdau;  
**RBD Erfurt:** Bw Erfurt P, Bf Weißenfels, Bf Ebeleben, Bf Vacha;  
**RBD Halle:** Falkenberg;  
**RBD Magdeburg:** Bf Aschersleben;  
**RBD Schwerin:** Bw Hagenow-Land, Bf Güstrow.

**Verantwortlich für Anleitung und Kontrolle:**  
Die Abteilungsleiter der Abt. Soziales, die Kulturdirektoren und Kulturleiter

3. Kinderheime:

**RBD Berlin:** Rheinsberg, Erkner (Kindertagesstätte), Fertigstellung bis zum 1. April 1951;

**RBD Greifswald:** Kinderheim in Binz, Fertigstellung bis August 1951.

4. Kindertagesstätten für 50 Kinder bis spätestens Oktober 1951:

**RBD Cottbus:** Cottbus, Hoyerswerda;  
**RBD Dresden:** RAW Dresden und Aue;

**RBD Erfurt:** Erfurt;

**RBD Halle:** Engelsdorf, Delitzsch;

**RBD Magdeburg:** Güsten, RAW Stendal.

5. In Greifswald wird bis zum Oktober 1951 eine Kinderwochenstätte für etwa 50 Kinder errichtet.

## Fachtagung der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen

Die Fachtagung der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen wurde mit einem grundlegenden Referat des Generaldirektors Otto eingeleitet. Im Vordergrund der Ausführungen des Generaldirektors standen die Leistungen, die im Fünfjahrplan dem Kraftverkehr zur Erfüllung gestellt sind. Insbesondere umriß der Redner die Ziele, die es bereits in nächster Zeit zu erreichen gilt. „Der Kraftverkehr wird seine Leistungen“, so stellte Kollege Otto fest, „innerhalb des Fünfjahrplans im Transport auf 167 Prozent steigern, die Personenbeförderung im Omnibusverkehr wird von 86 auf 125 Millionen Personen erhöht. Die Wiederherstellung und Rekonstruktion von 35 Mill. qm Straßendecke sowie der Neubau von 23 000 laufenden Metern Straßen und Brücken muß erfolgen und gewährleistet sein. Zur Erfüllung dieser gestellten Aufgaben muß auch in unseren volkseigenen Transportbetrieben das Ziel angestrebt werden, die Arbeitsproduktivität im Verlauf der vor uns liegenden fünf Jahre um 60 Prozent zu erhöhen sowie die Selbstkosten um mindestens 23 Prozent zu senken.“

Nachdem der Redner eine selbstkritische Einschätzung der Leistungen des Jahres 1950 gegeben hatte, ging er dazu über, die notwendigen Maßnahmen zu erläutern, die in stärkerem Maße als bisher den planmäßigen Einsatz der Kraftfahrzeuge gewährleisten sollen. „Das Wesentlichste ist wohl“, so führte er wörtlich aus, daß der Lastkraftwagen in seiner Leistung kontrolliert wird, d. h. natürlich, daß eine Unterlage geschaffen wird, die eine solche Leistungskontrolle mit Sicherheit möglich macht. Der zur Zeit in Betrieb befindliche Fahrbefehl weist die geforderte Qualität zur Leistungskontrolle nicht auf. Der in Arbeit befindliche Frachtschein muß unbedingt die Grundlage einer zu entwickelnden Leistungskontrolle werden. Es wird sich als notwendig erweisen, daß man den bisher nicht nach einheitlichen Gesichtspunkten innerhalb der Deutschen Demokratischen Republik gelenkten Kraftverkehr, und hier zumindest den volkseigenen Sektor, straffer organisiert.

Der Kraftverkehr hat im wesentlichen die Aufgabe, die Eisenbahn und die Schifffahrt bei der Entwicklung

ihrer konzentrierten Beladung und bei der Organisation des Massentransportes zu unterstützen. Diese Aufgaben können nur durchgeführt werden, wenn in der obersten Ebene zwischen allen Generaldirektionen und der VVB Deutsche Spedition hierfür die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden, nämlich die Festlegung von Gütersammelstellen und dadurch natürlich auch gegeben für den Kraftverkehr, Schaffung von Transportbasen, die diese Sammelstellen bedienen. Wenn hier im Kraftverkehr von Gütersammelstellen gesprochen wird, so bitte ich, das durchaus so zu verstehen, daß diese schwerpunktmäßig einen Durchlaß von Gütern haben, die zu ihrem allergrößten Teil der Reichsbahn zufallen.

In einigen Ländern der Deutschen Demokratischen Republik macht sich infolge der sich rasch aufwärts entwickelnden Industrie, und hier ganz besonders im Lande Sachsen, ein spürbarer Mangel an Omnibussen im Arbeiterberufsverkehr bemerkbar. Es ist selbstverständlich, daß der Arbeiterberufsverkehr mit Omnibussen die Vorrangstellung im gesamten Omnibusverkehr einnimmt. Selbstverständlich muß das Einziehen von Omnibuslinien parallel laufen mit einer Massenaufklärung der hiervon Betroffenen. Man muß jedoch dabei berücksichtigen, bei den Widersprüchen, die sich hier ergeben, daß gern von allen Stellen, die den Omnibus benutzen, dieser als das bequemere Reisemittel im Nahverkehr sowie im Fernverkehr angesehen wird. Der Omnibus hält auf dem Marktplatz; er hält sogar, wenn man mit dem Fahrer bekannt ist, eventuell vor der Tür des Hauses, und es wird bei dieser Einstellung immer mit Schwierigkeiten verbunden sein, Linien, die zu einem geringen Teil ebenfalls dem Arbeiterberufsverkehr dienen, einzustellen und sie wirtschaftlichen Schwerpunkten zuzuführen. Aber man ist gezwungen, auf Grund der vorhandenen Kapazität eine genaue Differenzierung vorzunehmen.

Die zur Zeit noch nicht im Einsatz befindlichen Omnibusse müssen durch Instandsetzung dem Arbeiter-

berufsverkehr zugeführt werden. Die Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen macht den Vorschlag, in diesem Jahr 300 Omnibusse, die sich nicht im Einsatz befinden und stark reparaturbedürftig sind, instandzusetzen und sie dem Verkehr einzuschleusen. Die Abteilung Planung sowie die Abteilung Verkehrstechnik der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen werden sich auf diese Schwerpunktaufgabe mit einem großen Teil ihrer Arbeit konzentrieren müssen. Voraussetzung ist natürlich, daß in den Ländern ebenfalls mit größter Initiative an der Lösung dieses Problems gearbeitet wird.“

Auf die Bedeutung der 100 000-km-Bewegung eingehend, stellte Generaldirektor Otto fest: „Die 100 000-km-Leistung unseres Kollegen Erich Schneider ist noch nicht zu einer Massenbewegung geworden, und gerade hier sowie auch bei den Brigaden der ausgezeichneten Qualität im Reparatursektor muß der Hebel zur Verbesserung unserer Arbeit angesetzt werden.“

Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen ging der Redner auf die Notwendigkeit der Qualitätssteigerung in den Reparaturbetrieben ein und betonte: „Wenn wir berücksichtigen, daß die Reparaturbetriebe die Voraussetzungen für die 100 000-km-Leistungen schaffen sollen, und wenn wir gegenüberstellen, daß die durchschnittliche Laufzeit zwischen zwei Generalreparaturen 32 000 Kilometer beträgt, so ergibt sich das notwendige Maß an Arbeit, das zu leisten ist.“

Anschließend nahm Kollege Otto zu den notwendigen Arbeiten im Straßenwesen Stellung und führte aus: „Im Straßenwesen wurde der Investitionsplan 1950 mit 100 Prozent erfüllt. Es konnte sogar eine reale Einsparung von rund 100 000 DM erzielt werden. Trotzdem, wenn wir uns den Zustand eines gewissen Teiles der instandgesetzten Straßen ansehen, muß man praktisch zu der Schlussfolgerung kommen, daß sich in bezug auf den ursprünglichen Zustand der Straßen vor der Reparatur nicht sehr viel geändert hat. Das Kontrollsystem auf den Baustellen, wenn man überhaupt im wahrsten Sinne des Wortes von einem solchen sprechen kann, hat versagt.“

Ein zentrales Problem im Straßenbau, das in der kommenden Zeit einer Lösung zugeführt werden muß, ist natürlich die Verbesserung der Qualität der aus einheimischen Rohstoffen hergestellten Bindemittel.

Ein sehr umfangreiches Programm hatte der Brückenbau im Jahre 1950 zu erfüllen. Wie im Jahre 1949, so wurde auch im Jahre 1950 das Ziel nicht ganz erreicht.

Auf dem Gebiete der Schulung und des Nachwuchses konnten im Jahre 1950 einige Erfolge erzielt werden. Dieses Gebiet verlangt besondere Beachtung. Die Errichtung von neun Betriebsberufsschulen sowie von 30 Jugendzimmern und Kulturräumen und die Übernahme der Straßenmeisterschule Schleusingen darf nicht als abschließende Arbeit betrachtet werden. Für das Jahr 1951 sind folgende Erweiterungen vorgesehen:

1. Weiterer Ausbau der Straßenmeisterschule Schleusingen,
2. die Errichtung von Straßenwärterschulen, mindestens je eine in jedem Land,
3. die Erweiterung der Betriebsberufsschulen sowie die Errichtung von Fachschulen,

### 110 000 Kilometer ohne Generalreparatur

49 Kraftfahrer der VVB Land Sachsen Kraftverkehr, Betrieb Ivag Dresden, verpflichteten sich, mit ihren Fahrzeugen mehr als 110 000 Kilometer ohne Generalreparatur zu fahren. Dies soll durch sorgfältige Fahrzeugpflege, gewissenhafte Überprüfungen der Fahrzeuge und schonende Fahrweise erreicht werden. Kraftfahrer Zerndt von den KWU-Betrieben Dresden will mit seinem Framo-Dreirad-Lieferwagen mindestens 50 000 Kilometer ohne Generalreparatur zurücklegen und dabei eine mit Lastkraftwagen gleichzusetzende Leistung erzielen.

4. die Qualifizierung der Fachkräfte durch besondere Lehrgänge,
5. die Förderung der Aktivisten in Zusammenarbeit mit dem FDGB,
6. die Errichtung von Kraftfahrzeug-Jugendwerken,
7. die Erstellung des Nachwuchsplanes in den volkseigenen Reparatur- und Verkehrsbetrieben.“

Zum Abschluß seiner Ausführungen betonte der Redner unter dem Beifall der Anwesenden: „Die Deutsche Demokratische Republik steht im Kreise der friedliebenden Völker mit der Sowjetunion an der Spitze. Diese Stellung wird uns die Garantie dafür geben, daß wir, selbstverständlich unter Anwendung der eigenen Kraft, in der Lage sind, die uns gestellten großen Aufgaben zu bewältigen. Stellen wir, soweit es noch nicht geschehen ist, unbedingt den Kontakt mit unseren Arbeitern in den Verkehrs- und Reparaturbetrieben her, gewinnen wir uns durch engste Fühlungnahme das gegenseitige Vertrauen ab, eröffnen wir einen Erfahrungsaustausch mit unseren Freunden in der Sowjetunion, und der Kampf um die Erfüllung unseres Planes wird uns zum Siege verhelfen im Kampf um die Einheit Deutschlands und im Kampf um die Erhaltung des Weltfriedens.“

Im Anschluß an die Ausführungen des Generaldirektor Otto sprach Kollege Ullrich von der IG Transport.

### Kollege Ullrich, IG Transport

Kollege Ullrich vom Zentralvorstand der IG Transport ging in seinen Ausführungen von den Aufgaben, welche dem Kraftverkehr im Fünfjahrplan gestellt sind, aus und unterstrich, daß auch die Kollegen im Kraftverkehr ihren Plan nur dann erfüllen können, wenn es ihnen gelingt, den Frieden zu erhalten.

Sehr klar umriß der Redner den Aufgabenkreis der Betriebsleitungen und skizzierte die Forderungen, die durch den Fünfjahrplan an die Gewerkschaft gestellt werden. Wörtlich führte er hierzu u. a. aus:

„Grundsätzlich gesehen haben die Verwaltung, die Betriebsleitungen unserer volkseigenen und ihnen gleichgestellten Betriebe, die Gewerkschaft und die Kollegen alles zu tun, was die Erfüllung des Planes gewährleistet. Aus dieser gemeinsamen Aufgabe ergeben sich Maßnahmen, für die entweder die Gewerkschaft oder die Verwaltung bzw. Betriebsleitungen verantwortlich sind.“

Für die Entfaltung der Wettbewerbsbewegung ist die Gewerkschaft verantwortlich. Sie hat gemeinsam mit der technischen Intelligenz, der Betriebsleitung, den Aktivisten und Brigadiers nach den Vorschlägen der Kollegen am Arbeitsplatz Wettbewerbsbedingungen zu erarbeiten.

Die Aufgabe der Betriebsleitung besteht darin, alle technischen Voraussetzungen im Betrieb zu schaffen, daß das notwendige Material für die Produktion herangeschafft wird, ein gut organisierter Einsatz der Fahrzeuge gewährleistet ist, daß genügend Transportgut zur Beförderung vorhanden ist, um einen reibungslosen Ablauf des Wettbewerbes zu garantieren.

Bei der Einführung des Leistungslohnes hat die Gewerkschaft die Aufgabe, die Kollegen im Betrieb davon zu überzeugen, daß die Entlohnung nach dem Leistungsprinzip in unseren volkseigenen und ihnen gleichgestellten Betrieben die Entlohnung ist, die sich notwendigerweise aus ihrem Verhältnis zur Arbeit im volkseigenen Betrieb ergibt, weil wir in unserer volkseigenen Wirtschaft davon ausgehen, daß der Lohn ein Mittel zur Arbeitskräfteelenkung und zur Produktionssteigerung sein muß, daß die Lohnsumme mit den anderen Planaufgaben und Produktionsplangenergebnissen übereinstimmen muß und daß der Arbeiter nach seinen Leistungen und nach dem Ergebnis, welches der Betrieb aus seiner Arbeitsleistung erzielt, bezahlt werden muß.

Aufgabe der Betriebsleitung ist es, die Voraussetzung zur Einführung des Leistungslohnes dadurch zu schaffen, daß die TAN-Kollegen durch Diskussionen mit den Kollegen am Arbeitsplatz technisch begründete Arbeitsnormen aufstellen.“

Danach ging Kollege Ullrich auf die Kernfrage, die Entwicklung der Masseninitiative zur Steigerung der Arbeitsproduktivität, ein. „Wir haben uns“, so stellte er fest, „folgende Aufgaben gestellt:

Die Arbeitsbrigaden in den volkseigenen und ihnen gleichgestellten Betrieben müssen zu Motoren in der Planerfüllung und zur Grundeinheit in der Durchführung des Arbeitsprozesses werden.

Jede Arbeitsbrigade muß sich einen Gewerkschaftsorganisator wählen, der die Kollegen der Brigade gewerkschaftspolitisch betreut. Seine Aufgabe ist es, die Brigade von den auf sie entfallenden Planaufgaben ständig zu unterrichten, den Wettbewerb zu organisieren und durch ständige propagandistische und agitatorische Tätigkeit das demokratische Bewußtsein seiner Kollegen zu heben. Er soll sich gleichzeitig um die persönlichen Belange seiner Brigade-Mitglieder kümmern und ihnen Helfer und Berater in sozialen und kulturellen Fragen sein.

Im Kraftverkehr haben wir augenblicklich die verschiedensten Formen der Zusammensetzung der Arbeitsbrigaden. Einmal bezeichnet sich die Besatzung eines Fahrzeuges, z. B. nur der Kraftfahrer und der Beifahrer, als Arbeitsbrigade. Daß zwei Mann keine Arbeitsbrigade bilden können, ist klar. Wieder gibt es andere Arbeitsbrigaden, die sich zusammensetzen aus der Besatzung des Fahrzeuges und einem Kollegen der Werkstatt. In den meisten unserer Betriebe ist man noch am Suchen, die zweckmäßigste Zusammensetzung der Arbeitsbrigade zu finden.

Die zweckmäßigste Lösung erscheint mir, die Besatzungen von Fahrzeugen, die aus dem Transportplan jeweils für einen bestimmten Zeitraum ihre Aufgabe erhalten, zu einer Arbeitsbrigade zusammenzufassen, in die auch, wenn eine eigene Werkstatt vorhanden ist, der Kollege der Werkstatt mit einbezogen wird.

Notwendig ist, ohne zu einer schematischen Lösung zu kommen, daß wir uns in kurzer Zeit ernsthaft bemühen, einen gangbaren Weg der Brigadenbildung in unseren Kraftfahrzeugbetrieben zu finden.“

Im weiteren Verlauf auf den Perspektivplan eingehend, betonte der Redner: „Im Perspektivplan ist vorgesehen, im Jahre 1951 für jedes Quartal einen neuen Wettbewerb mit konkreten Zielen zu organisieren. Diese Ziele sind:

- a) Planerfüllung
- b) Steigerung der Arbeitsleistung bzw. Arbeitsproduktivität
- c) Senkung der Selbstkosten
- d) Qualitätsarbeit.

#### 100 000er Bewegung

Die Basis für die Wettbewerbe der Kraftfahrer sind die Verpflichtungen unserer Kraftfahrer, 100 000 km ohne Generalreparatur zu fahren. Diese Bewegung wurde von unserem Kollegen Schneider, dem Held der Arbeit, ausgelöst. Die besten unserer Kraftfahrer-Aktivistinnen haben heute bereits die 100 000-km-Grenze überschritten.“ Nachdem der Redner darauf hinwies, daß von der Generaldirektion und dem ZV der IG Transport gemeinsam Bewertungsrichtlinien ausgearbeitet wurden, unterstrich er in seinen weiteren Ausführungen, daß es notwendig sei, diese Richtlinien mit den Kraftfahrern zu diskutieren und neu zu überarbeiten. Er forderte in diesem Zusammenhang von den Betriebsleitungen, daß in allen volkseigenen Betrieben die Voraussetzungen für die Durchführung der 100 000er Bewegung geschaffen werden müsse.

Kollege Ullrich ging dann auf die entscheidende Rolle der Aktivistenpläne zur Steigerung der Arbeitsproduktivität ein und wies darauf hin, daß sie der Wettbewerbsbewegung eine reale Grundlage geben. Wörtlich stellte er fest: „Bei der Ausarbeitung der Aktivistenpläne ist es möglich, durch die Mitarbeit der gesamten Belegschaft alle Fehlerquellen im Betrieb aufzudecken und jeden zur Mitarbeit anzuregen. Daraus ergibt sich die Möglichkeit, eine vollkommene Reorganisation, wenn es notwendig ist, im gesamten Arbeitsablauf des Betriebes, durchzuführen, was zur Rentabilität und Selbstkostensenkung des Betriebes führen muß.“

#### Organisiert Aktivistenschulen!

Zum Abschluß seiner Ausführungen forderte der Vertreter der IG Transport die Organisation von Aktivistenschulen in den Betrieben und stellte hierfür nachstehende Grundsätze zur Beachtung heraus:

„Aktivistenschulen werden in den volkseigenen Betrieben errichtet. Sie haben das Ziel, den Belegschaften zu helfen, sich die Arbeitsmethoden und Erfahrungen, die besten Handgriffe, die rationellste Arbeitsorganisation der Aktivisten und qualifizierter Facharbeiter anzueignen, die Erfahrungen der



Während einer Pause tauschen die Helden der Arbeit, der Kraftfahrer Erich Schneider (links) und der Lokführer Werner Laake (rechts) ihre Erfahrungen aus.

Stachanow-Bewegung der Sowjetunion und der Volksdemokratien auszuwerten und zu lernen, sie anzuwenden, eine allseitige hohe Arbeitsproduktivität auf der Grundlage und Anwendung der besten Arbeitsmethoden im Betrieb zu erreichen.

Die Aktivistenschulen helfen allen Arbeitern, ihre Arbeitsnorm auf der Grundlage einer hohen Qualifikation zu erfüllen und überzuerfüllen, und dadurch auch höhere Löhne zu erreichen. Nach Abschluß des Lehrganges sollen die besten Arbeiter zum Besuch technischer Lehranstalten delegiert werden. Aktivistenschulen werden in den Abteilungen errichtet, zuerst an den Schwerpunkten und Engpässen. Sie sollen Arbeiter des gleichen Berufes umfassen.

Die Arbeitsmethode der Aktivistenschule besteht darin, daß ein Aktivist, ein qualifizierter Facharbeiter als Instrukteur unmittelbar am Arbeitsplatz ein bis vier Kollegen seine Arbeitsmethode vorführt, sie unterrichtet, ihnen Hinweise gibt usw., bis sich die Kollegen seine Arbeitsmethoden und Erfahrungen angeeignet haben. Wenn sich die Notwendigkeit ergibt, kann dieser praktische Arbeitsunterricht durch theoretischen Unterricht ergänzt werden.

Die Schaffung der technischen Voraussetzungen unterliegt der Verantwortung der Betriebsleitung. Die Betriebsgewerkschaftsleitung kontrolliert die Arbeit der Aktivistenschulen, hilft ihnen und schlägt der Betriebsleitung diejenigen Aktivisten und Facharbeiter zur Prämierung vor, die ihre Arbeitsmethoden am besten ihren Kollegen übermittelten.

Zur Errichtung der Aktivistenschulen ist eine besonders enge Zusammenarbeit mit der technischen Intelligenz des Betriebes notwendig.

Den Verhältnissen im Betrieb entsprechend kann sich die Arbeit der Aktivistenschulen auf besondere Fragen, wie z. B. die Verbesserung der Qualität der Produktion, die Erzielung einer hohen Arbeitsproduktivität, die Erhöhung der Rentabilität und die Senkung der Selbstkosten konzentrieren.

In Zusammenarbeit mit der Betriebsleitung organisieren die Betriebsgewerkschaftsleitungen im Kulturraum des Betriebes oder im Betrieb selbst technische Kabinette. Die technischen Kabinette unterstützen durch Graphiken, Fotografien, Ausstellung von Werkstücken, neuen Werkzeugen, Modellen usw. die Arbeit der Aktivistenschulen und tragen zur Vermittlung der besten Arbeitserfahrungen bei.“

Nach den Ausführungen des Kollegen Ullrich trennten sich die Teilnehmer in gesonderte Fachtagungen für den Kraftverkehr und das Straßenwesen.

## Aus der Diskussion:

### Held der Arbeit Erich Schneider

In seinem Referat über die Punkte, die man schnellstens erfüllen muß, um die 100 000er-Bewegung der Kraftfahrer zu einer Massenbewegung zu entwickeln, betonte der Held der Arbeit, Erich Schneider, daß es in erster Linie darauf ankommt, daß sich jeder Kraftfahrer schriftlich verpflichtet, 100 000 km ohne Generalüberholung zu fahren. Als Kraftfahrer und Kraftfahrzeugfachmann wandte sich Kollege Schneider gegen jede Überspitzung und Rekordjägeri. Wörtlich stellte er hierzu fest: „Wir dürfen unsere Kraftfahrer nicht dahin bringen, daß sie ihre Motore so lange fahren, bis vielleicht die Kurbelwelle in einem Zustand ist, in dem sie nicht mehr geschliffen werden kann.“

Er unterstrich, daß die Organisation der 100 000er-Bewegung von festen Bestimmungen und Richtlinien gestützt sein muß und führte weiter aus: „Das ist nur möglich, wenn von Seiten der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen in Zusammenarbeit mit dem Zentralvorstand der IG Transport genaue Richtlinien

und Bestimmungen herausgegeben werden, die die Definition der Begriffe: Generalreparatur, Motorüberholung und Zwischenreparatur genau festlegen. Es muß weiterhin schnellstens eine Prämienordnung für die 100 000-km-Fahrer und eine Liste der Leistungsnormen für die einzelnen Motore festgelegt werden mit dem Unterschied: fabrikneu und generalüberholt. Soweit ich durch die Redaktion der Zeitschrift „Der Verkehr“, welche sich das Ziel gesetzt hat, mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln dazu beizutragen, daß sich die 100 000er-Bewegung zu einer Massenbewegung entwickelt, unterrichtet bin, ist die Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen in gemeinsamer Arbeit mit dem Zentralvorstand der IG Transport dabei, die endgültigen Bedingungen festzulegen. Ich schlage aber weiterhin noch vor, daß festgelegte Richtlinien und Bestimmungen ausgearbeitet werden, die für die Prämienordnung und Beurteilung der Leistungen maßgebend sind, und zwar sollte man unbedingt unterscheiden:

- PKW bis zu einem Liter
- PKW von einem Liter bis zwei Liter und mehr
- LKW mit Benzinmotor bis zu 5 Tonnen
- LKW-Diesel bis zu 5 Tonnen
- Schwerlastfahrzeuge und kleine Lieferwagen.

Weiterhin muß man auch die Einsatzgebiete unterscheiden und festlegen:

- Gebirgige Gegenden
- Flachland oder Gebiete mit durchweg schlechten Straßen, ferner ob die Fahrzeuge im dauernden Fernverkehr oder nur im Stadtverkehr eingesetzt sind.“

Der Held der Arbeit, Erich Schneider, ging in seinen weiteren Ausführungen darauf ein, daß es notwendig ist, die Qualitätsarbeit in den Kfz.-Reparaturwerkstätten noch weit mehr als bisher zu verstärken, da nur durch qualifizierte Arbeit in den Reparaturwerkstätten ein Kraftfahrer 100 000 km fahren könne. Es sei deshalb erforderlich, daß man auch das mit der Generalüberholung beauftragte Kfz.-Personal an der Prämienverteilung für die 100 000-km-Fahrer beteiligt.

Kollege Schneider schlug weiterhin vor, die Erfahrungen der 100 000-km-Fahrer zusammenzufassen, um sie auszuwerten und auf alle Kraftfahrer übertragen zu können. Zum Abschluß seiner Ausführungen forderte er alle Kraftfahrer auf, mitzuhelfen, die 100 000er-Bewegung weiter zu entwickeln und schloß mit den Worten: „Damit leisten wir einen wertvollen Beitrag für den Kampf um die Einheit unseres Vaterlandes und den Frieden in der ganzen Welt.“

#### **Kollege Urbahn, IG Transport**

Kollege Urbahn stellte in seinem Diskussionsbeitrag fest, daß es notwendig sei, die Begriffe: Zwischenreparatur und Generalüberholung zu klären. Nachdem der Redner einige Beispiele der Entwicklung der 100 000er-Bewegung aufgezeigt hatte, betonte er, daß die Zusammenarbeit zwischen dem Zentralvorstand der IG Transport und der GD Kraftverkehr und Straßenwesen noch enger gestaltet werden muß, so daß in sehr kurzer Zeit sowohl die Begriffe: Reparatur und Generalüberholung als auch die Prämienordnung erstellt und bekanntgegeben werden können.

Zum Abschluß seiner Ausführungen wandte sich Kollege Urbahn der Entwicklung der Aktivistenpläne zum Kampf gegen die Produktionsverluste zu. „Die Zielsetzung der Aktivistenpläne“, so stellte er fest, „ist selbstverständlich in unseren Betrieben eine andere als in den Produktionsbetrieben, aber grundsätzlich müssen wir festhalten, daß auch die Zielsetzung bei uns in der maximalen Erschließung und Ausnutzung der Betriebe, Verbesserung der Qualität, Senkung der Selbstkosten, Erhöhung der Rentabilität und Bildung und Erreichung überplanmäßiger Akkumulationsmittel besteht.“

#### **Kollege Prausse, VVB Thüringen**

Kollege Prausse beleuchtete in seinem Diskussionsbeitrag die 100 000er-Bewegung von der finanziellen Seite her und bewies an einigen Rechenbeispielen, wie dringend notwendig die Definition des Begriffes Generalüberholung ist.

#### **Kollege Hampel, VVB Sachsen**

„Wir haben im Lande Sachsen“, so rief der Redner den Anwesenden zu, „ebenfalls in vier Schwerpunktbetrieben eine hundertprozentige Erfassung aller Kraftfahrer einschließlich LKW, die sich der 100 000er-Bewegung angeschlossen haben. Schwierigkeiten im Berufs-Autoverkehr, die durch das Springersystem eintreten, haben wir dadurch überwunden, daß wir Brigaden einsetzen, die regelmäßig eine Linie übernehmen.“ In seinen weiteren Ausführungen schlug Kollege Hampel vor, bis Ende Februar eine Konferenz aller 100 000er-Fahrer durchzuführen.

#### **Kollegin Becker**

Kollegin Becker berichtete aus den Erfahrungen, die sie in ihrem Betrieb bei der Organisation und Einrichtung von Aktivistenschulen gemacht hat und betonte, daß die Organisation Hand in Hand gehen muß mit einer Untersuchung durch die Betriebsleitung und ihrer technischen Abteilung in bezug auf die Anwendung der Kowaljow-Methode. Sie wies ferner darauf hin, daß es jetzt darauf ankäme, die Erfahrungen der Aktivisten und Brigadiere weiterzugeben. Wörtlich stellte sie fest: „Wenn wir in den Betrieben sämtliche Brigaden davon überzeugen, daß sie ihre Arbeitserfahrungen, ihre Handgriffe, ihre Arbeitsplatzorganisation an die Kollegen, die die gleiche Arbeit leisten, weitergeben, erreichen wir die Steigerung der Arbeitsproduktivität und eine Senkung der Selbstkosten und qualifizieren damit unsere Facharbeiter.“

#### **Kollege Bonnet, Zentralvorstand der IG Transport**

Kollege Bonnet stellte in seinem Diskussionsbeitrag fest, daß es falsch sei, Brigaden mit zwei Kollegen zu bilden, und betonte, eine Brigade muß von mehreren Kollegen gebildet werden, wenn sie ihre Aufgaben, Steigerung der Arbeitsproduktivität, Qualitätssteigerung und Selbstkostensenkung erfüllen soll. „Diese Aufgaben“, so unterstrich der Redner, „können nur im Kollektiv gelöst werden.“

#### **Kollege Watzdorf**

Kollege Watzdorf berichtete von den Maßnahmen, die man im Lande Brandenburg zur Verbesserung des Arbeiterberufsverkehrs eingeleitet hat. Insbesondere unterstrich er, daß eine enge Zusammenarbeit mit der Reichsbahn zu wesentlichen Verbesserungen im Berufsverkehr geführt habe. Wörtlich stellte er fest: „Wir haben eine Fahrplanbesprechung mitgemacht und die Erfahrungen gesammelt, daß, wenn die Reichsbahn einen anderen Fahrplan einführt, der Kraftverkehr sechs Omnibusse einsparen kann.“ Zum Abschluß seiner Ausführungen stellte er die Forderung, daß man einen für alle Omnibusbesitzer geltenden Vertrag für den Arbeiterberufsverkehr ausarbeiten solle, damit die unterschiedliche Behandlung wegfällt.

#### **Kollege Paul**

Zu den Problemen Leistungssteigerung und Transportkontrolle stellte der Kollege Paul fest: „Die Leistungskontrolle steht selbstverständlich in engster Verbindung mit dem Leistungsprinzip und ist wohl am rationellsten auszuschöpfen, wenn eine Organisationseinheit besteht. Die heutige Lage des Güterfernverkehrs läßt eine Leistungskontrolle und Leistungssteigerung nur unter besonderen Schwierigkeiten zu. Die Organisationseinheit des Güterfernverkehrs ist noch nicht geschaffen. Das erschwert selbstverständlich das Leistungsprinzip und die Leistungskontrolle.“

Während der Diskussion überbrachte eine Delegation im Namen der Belegschaftsmitglieder des Auto-reparaturwerkes Halle der Konferenz die herzlichsten Grüße und wünschte einen guten Verlauf. Zu Ehren der Konferenz wurde von den Werkträgern des Auto-reparaturwerkes Halle eine Sonderschicht durchgeführt. Die Brigade der besten Qualität „Max Reimann“ erreichte bei der Erneuerung von Teilen einer Karosserie eine Leistungssteigerung von 147 Prozent. Die Brigade „Karl Marx“ erreichte bei der Lagerung von Kurbelwellen und Pleuellagern eine 162,5prozentige Leistungssteigerung. Die Brigaden „Einheit“ und „Vorwärts“ führten freiwillige Normenerhöhungen durch.

**Kollege Kimmel**

Kollege Kimmel befaßte sich in seinem Diskussionsbeitrag mit der Frage der Beschaffung von Spezialfahrzeugen für den volkseigenen Kraftverkehr. Wörtlich stellte er fest: „Wir besitzen nicht einen einzigen Tieflader.“

**Kollege Lemke**

Kollege Lemke forderte, daß in der Resolution die Bildung einer Fachkommission verankert werden müsse. Die Fachkommissionen haben termingebundene Arbeit zu leisten, insbesondere in der Frage der Reifenbeschaffung, der Ersatzteile und der Spezialfahrzeuge.

**Dr. Müller, Ministerium für Finanzen**

Der Vertreter des Ministeriums für Finanzen nahm zu den Problemen der Richtsatztage Stellung und forderte die Bildung einer Kommission, die sich insbesondere mit diesem umfassenden Thema beschäftigen solle.

**Vertreter der Volkspolizei**

Zur Frage der Unfallverhütung und der Unfälle sprach ein Vertreter der Volkspolizei und stellte fest, daß im Jahre 1950 mehr als 17 000 Straßenverkehrsunfälle registriert worden sind, bei denen 15 600 Kraftfahrzeuge beteiligt waren. Bei diesen Unfällen gab es 1114 Tote und 14 055 Verletzte. Auf die Ursachen eingehend, stellte er fest: „Es wurde fälschlicherweise

auch von der Volkspolizei der Standpunkt vertreten, daß immer die Kraftfahrer die Schuldigen seien. Es ist erklärlich, daß an der hohen Zahl der Unfälle 30 bis 60 Prozent auf den Kraftfahrer bzw. die Kraftfahrzeuge zurückzuführen sind, 20 Prozent auf Fußgänger und Radfahrer. Darüber hinaus hat der Straßenzustand eine große Rolle gespielt und trägt etwa einen 5prozentigen Anteil an allen Unfällen. Im Herbst und Winter steigt die Zahl der Unfälle erheblich und das zeigt, daß die Arbeit des Straßenwesens von besonderer Bedeutung ist.“

**Kollege Keßler**

Kollege Keßler berichtete aus seinen Erfahrungen in der Übertragung verantwortlicher Arbeiten an Frauen und stellte wörtlich fest: „Es zeigt sich, daß unsere Frauen durchaus in der Lage sind, die ihnen übertragenen Arbeiten durchzuführen.“

**Kollege Weingart**

Kollege Weingart unterstrich die Ausführungen des Kollegen Keßler und betonte: „Wir haben verschiedene weibliche Lehrlinge, die sich sehr gut entwickeln. Wir hoffen, daß sich unsere Lehrlinge zu Facharbeitern entwickeln und später vor verantwortliche Aufgaben gestellt werden können. In der Verkehrslenkung haben wir die Erfahrung gemacht, daß Frauen einsatzfreudiger als ihre männlichen Kollegen sind.“

## Fachtagung Straßenwesen

Die Fachtagung des Straßenwesens wurde mit einem Referat des Kollegen Leiser über die für das Straßenwesen im Vordergrund stehenden Probleme eingeleitet. Nachdem Kollege Leiser betonte, daß das Straßenwesen einer straffen Lenkung bedarf, um die Arbeit zu verbessern und den Austausch von Erfahrungen auf das gesamte Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik zu übertragen, ging er darauf ein, daß in der Planung von Baumaßnahmen einheitliche Grundsätze angewendet werden müssen. Wörtlich stellte er hierzu fest: „Die Unterhaltung des Straßennetzes muß nach einheitlichen Richtlinien erfolgen. Diesem Ziel zur Verwirklichung zu verhelfen, wird das in Arbeit befindliche Straßengesetz dienen.“

Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen hob Kollege Leiser die Notwendigkeit der Qualifizierung der Straßenwärter hervor und führte u. a. folgendes aus: „Vor allen Dingen aber muß er im Wegerecht und in der Straßenverkehrsordnung Bescheid wissen, da er ja mitverantwortlich für die Verkehrssicherheit auf den Straßen ist. Er soll sich in den Gesetzen und Verordnungen, die das Straßenwesen betreffen, auskennen. Er muß die Rechte der Verwaltungen wahrnehmen, z. B. gehört es zu seiner Pflicht, sich über Bebauungsgrenzen, über die Fragen des Anbaues an Verkehrsstraßen, über die Zulässigkeit der Anlage von Zufahrten und die sich daraus ergebenden Folgen auszukennen. Das ist wichtig, weil gegebenenfalls von seinen Feststellungen der Haushalt der Straßenverwaltungen auf der Ausgaben- und Einnahmenseite beeinflußt wird.“

Der Straßenwärter muß aber auch über eine Reihe von theoretischen Kenntnissen verfügen, die für die Durchführung technischer Aufgaben unbedingt notwendig sind. Er muß Kenntnisse vom Aufbau des Straßenkörpers, theoretische und praktische Kenntnisse in der Unterhaltung des Straßenkörpers, in der Feststellung und Beseitigung von Schäden, in der Regulierung der Kanten und der Straßengräben besitzen. Er muß Durchlässe und kleine Brückenbauwerke unterhalten können, er muß in Baustoff-Fragen Kenntnisse besitzen und unter Umständen auch die Abnahme von Straßenbaustoffen vollziehen können. Die Behebung von Frostschäden gehört ebenfalls zu den notwendigen Fertigkeiten, die der Straßenwärter sich erarbeiten muß. Schließlich gehört das gesamte Gebiet der Baumpflege, der Nachpflanzung, der Schädlingsbekämpfung zu dem Berufswissen des Straßenwärters. Erst wenn man die Diensttauglichkeit überprüft, kann man sich ein Bild davon machen, was

ein Straßenwärter tatsächlich leisten muß: 45 Prozent seiner Zeit werden dafür aufgewandt, Baustoffe zu verladen und zu transportieren. 20 bis 35 Prozent seiner Dienstzeit ist er mit Straßenarbeiten beschäftigt, also mit Erdarbeiten, Pflasterarbeiten, Teearbeiten, mit Reparaturen an der Straße. 3 bis 10 Prozent werden zum Regulieren der Kanten und zum Räumen der Gräben verbraucht. Nur 2 Prozent werden zur Instandhaltung und Verbesserung der Straßenverkehrsschilder aufgewandt, und nur 2 bis 8 Prozent bleiben für die Baumpflege übrig. 3 bis 8 Prozent sind Verwaltungsdienst, 5 Prozent Brückenarbeiten und 1 bis 4 Prozent Holzarbeiten, also Fällen von Bäumen und Zerschneiden.“

Der Redner wandte sich dann der Aufstellung von Aktivistenplänen zu und stellte in diesem Zusammenhang fest: „Wenn auch der Aktivistenplan auf die Initiative der Aktivisten zurückgeht, so darf er niemals die Angelegenheit einzelner sein. Sein Erfolg hängt davon ab, ob es gelingt, eine Diskussion über den Aktivistenplan in der gesamten Belegschaft zu entwickeln. Das Problem der Verbesserung der Arbeitsmethoden ist zur Aufgabe der gesamten Belegschaft zu machen.“

**Kollege Knabe, Mühlhausen**

Der Redner kritisierte, daß bei der Erstellung der Aktivistenpläne die Unterstützung der Gewerkschaft zu schwach sei.

**Kollege Pigur, Müncheberg**

Kollege Pigur schloß sich den Ausführungen des Kollegen Knabe in bezug auf die Aktivistenpläne an und betonte, daß es notwendig sei, eine Änderung im Ortsklassensystem vorzunehmen. Er stellte die Frage: „Warum Unterschiede in der Bezahlung, wenn die Arbeit die gleiche ist?“ und hob hervor, daß man keinesfalls die Wärterstrecken normen könne. Bei Schotterdecken dürfe die Strecke nicht mehr als höchstens 5 Kilometer betragen, da sonst die Gefahr bestehe, daß die Wärter sich um die Nebenanlagen nicht kümmern können. Bei gut liegenden Straßen wären 5 bis 7 Kilometer Wärterstrecke vertretbar.

Im weiteren Verlauf der Diskussion stand im Vordergrund, daß man, um die Straßendecken zu erhalten, auf alle Fälle Steinkohlenteer zur Verfügung stellen müsse. Es wurde betont, daß gute Ergebnisse erzielt worden sind, wenn man zu dem Bindemittel auf Braunkohlenteerbasis einen Zusatz von 25 Prozent Steinkohlenteer beimengt. Insbesondere wurde in der Dis-

kussion hervorgehoben, daß mindestens soviel Steinkohlenteer zur Verfügung gestellt werden sollte, um die Straßendecken absegneln zu können.

Zum Abschluß der Fachtagung des Straßenwesens stellte Kollege Leiser den Gedanken zur Entwicklung einer Arbeitskartei, die zur Kontrolle der Teerarbeiten

eingeführt werden soll, zur Diskussion. Alle Beteiligten sprachen sich einstimmig für diese Arbeitskartei aus und waren der Ansicht, daß sie jeder führen kann, insbesondere deshalb, weil es keinen Straßenwärter oder Straßenmeister gibt, der sich nicht dafür einsetzt, daß der Zustand der Straßen besser wird.

## Fachresolution der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen

Die erfolgreiche Erfüllung des Fünfjahrplans — der Plan des Friedens — sichert die politische und wirtschaftliche Einheit unseres Vaterlandes und trägt zur Stärkung des Weltfriedenslagers bei.

Die stürmische Aufwärtsentwicklung der gesamten Wirtschaft in den vor uns liegenden fünf Jahren verlangt vom Kraftverkehr und vom Straßenwesen die Schaffung der notwendigen Voraussetzungen zur Erreichung folgender Ziele:

**1. Steigerung der Leistungen im Güterkraftverkehr auf 167 Prozent;**

**2. Steigerung der Personenbeförderung im Omnibusverkehr von 86 auf 125 Millionen Personen, wobei die Sicherung des Arbeiterberufsverkehrs die Schwerpunktaufgabe darstellt;**

**3. 35 Millionen qm Straßendecke sind zu erneuern.**

Zur Erfüllung der Aufgaben und angesichts der Erfahrungen der bei der Durchführung des Zweijahrplans festgestellten Schwächen und Mängel ist die volle Entfaltung aller schöpferischen Kräfte der im Kraftverkehr und Straßenwesen Schaffenden unbedingte Notwendigkeit. Die Basis dazu bildet der von der IG Transport entwickelte Perspektivplan.

Auf dem Sektor Kraftverkehr traten im Volkswirtschaftsplan 1950 folgende Schwächen und Mängel besonders hervor:

1. Die Entwicklung des politischen und Staatsbewußtseins sowie die Entwicklung neuer Kader im Kraftverkehr und Straßenwesen wurden vernachlässigt;

2. die Verwaltungen, insbesondere auch die Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen, unterstützen nicht genügend die Entwicklung der Masseninitiative. Das kommt vornehmlich dadurch zum Ausdruck, daß die 100 000-km-Bewegung und die Bildung von Arbeitsbrigaden im Reparatursektor in ihrer Wichtigkeit unterschätzt und die Erfolge der Arbeit unserer Aktivisten nur in einem geringen Maße ausgewertet wurden;

3. in fachlicher Hinsicht wurden die aufgetretenen Mängel und Fehler nicht rechtzeitig erkannt. Das wirkte sich hemmend auf die operative Arbeit aus.

Die Überwindung und Beseitigung der aufgezeigten Mängel und Schwächen durch Entfaltung von Kritik und Selbstkritik, Kontrolle der gefaßten Beschlüsse sowie Festlegen der persönlichen Verantwortlichkeit tragen wesentlich dazu bei, die Erfüllung der gesteckten Planziele zu sichern.

Für den Kraftverkehr und das Straßenwesen sind im Volkswirtschaftsplan 1951 folgende Schwerpunktaufgaben festgelegt, die in engster Zusammenarbeit mit der IG Transport durchzuführen sind.

### Maßnahmen zur Leistungssteigerung

1. In allen Verkehrsverwaltungen und VIEB-Betrieben sowie Straßenmeistereien sind regelmäßig Arbeits- und Produktionsberatungen durchzuführen. Die Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen und die Hauptabteilungen Verkehr der Länderregierungen haben nach einem Plan an diesen Beratungen teilzunehmen.

**Ziel:** a) Beitrag zur Steigerung der Arbeitsproduktivität um 20 Prozent;  
b) Senkung der Selbstkosten um mindestens 7 Prozent.

**Termin:** Beginn der Arbeits- und Produktionsberatungen am 1. März 1951.

**Verantwortlich:** für Verkehrsbetriebe und Verwaltungen die Abteilung Verkehrswirtschaft der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen; für Reparaturbetriebe die Abteilung Verkehrstechnik der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen;

für Straßenmeistereien die Hauptabteilung Straßenwesen der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen.

**2. Erweiterung der Betriebsberufsschulen von 9 auf 15; Errichtung**

a) einer zentralen Fachschule für den Kraftverkehr;

b) von Aktivistenschulen in den Betrieben;

c) je einer Fachschule für Straßenmeister und Straßenwärter in den Ländern der Deutschen Demokratischen Republik;

Aufstellung einer Ausbildungs- und Prüfungsordnung für die Straßenmeisteranwärter und Straßenwärterlehrlinge in Zusammenarbeit mit dem FDGB;

Beginn der Lehrlingsausbildung und der Straßenmeisteranwärterschule auf der Straßenbau-Technikerschule Schleusingen;

Durchführung von Kurzlehrgängen für Baukontrolleure.

**Ziel:** a) Hebung des gesellschaftlichen und fachlichen Niveaus;

b) Entwicklung neuer Kader unter besonderer Förderung der Jugend und Frauen in verantwortliche Funktionen.

**Termin:** 1. April 1951.

**Verantwortlich:** Referat Schulung der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen.

**3. Auswertung der Leistungen unserer 100 000-km-Brigaden und der Leistungen der Brigaden der ausgezeichneten Qualität.**

Die von den sowjetischen Kollegen angewandten Arbeitsmethoden sind zu studieren. Mit Hilfe der IG Transport ist ein Erfahrungsaustausch mit sowjetischen Autotransportbetrieben zu organisieren.

**Ziel:** Entwicklung der 100 000-km-Leistungen zu einer Massenbewegung in volkseigenen und ihnen gleichgestellten Betrieben.

**Termin:** sofort.

**Verantwortlich:** Hauptabteilung Kraftverkehr der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen.

**4. Der Erfahrungsaustausch unter den volkseigenen Verkehrs- und Reparaturbetrieben, den Verkehrsverwaltungen sowie den Straßenmeistereien ist zu organisieren.**

**Ziel:** a) Erhöhung der Leistungen im Kraftverkehr und Straßenwesen;  
b) Senkung der Selbstkosten.

**Termin:** Beginn 1. März 1951.

**Verantwortlich:** Hauptabteilung Kraftverkehr und Hauptabteilung Straßenwesen der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen sowie die Hauptabteilung Verkehr der Länderregierungen.

**5. Einführung**

a) des Leistungslohnes in den Verkehrsbetrieben und Steigerung desselben in den Reparaturwerkstätten auf mindestens 60 Prozent der Produktionsgrundarbeiter;

b) des persönlichen Leistungskontos in allen volkseigenen und ihnen gleichgestellten Betrieben;

c) Erstellung von technisch begründeten Arbeitsnormen in den volkseigenen und ihnen gleichgestellten Betrieben.

**Ziel:** Steigerung der Arbeitsproduktivität um 20 Prozent.

**Termin:** für a) und b) 31. Dezember 1951  
für c) ab sofort.

**Verantwortlich:** Hauptabteilung Kraftverkehr der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen sowie die Hauptabteilung Verkehr der Länderregierungen.

### Beförderungsaufgaben

**6. Erstellung eines realen Transportplanes für den Güter-Kraftverkehr in Zusammenarbeit mit der Generaldirektion Reichsbahn und Schifffahrt.**

**Ziel:** a) Unterstützung der konzentrierten Beladung und Organisation aller Massen-

- transporte auf den Verkehrsträgern Reichsbahn und Schifffahrt;  
 b) bessere Bewältigung des Spitzenverkehrs;  
 c) höhere Auslastung der Kraftwagen durch Einrichtung von Gütersammelstellen.

**Termin:** 1. März 1951.

**Verantwortlich:** Hauptabteilung Kraftverkehr der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen in Verbindung mit der VVB (Z) Deutsche Spedition.

7. Einführung des Frachtscheines und der Pflichtabrechnung in zwei Zeitabschnitten — im ersten Abschnitt für den Fernverkehr, im zweiten Abschnitt für den Nahverkehr.

**Ziel:** a) Schaffung eines realen Berichtswesens;  
 b) bessere Kontrolle und Auslastung der vorhandenen Kapazität.

**Termin:** für den ersten Abschnitt — 1. April 1951;  
 für den zweiten Abschnitt — 1. Oktober 1951.

**Verantwortlich:** Abteilung Verkehrswirtschaft der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen.

8. Verbesserung des Arbeiterberufsverkehrs durch

- a) Abschluß einheitlicher Anmiet- und Leistungsverträge mit den privaten KOM-Fahrzeughaltern;  
 b) Abstellung von Parallelverkehren mit der Reichsbahn und der Schifffahrt;  
 c) Aufbau von 300 reparaturbedürftigen Omnibussen; Verbesserung des Personenverkehrs entsprechend den kulturellen Bedürfnissen der Werktätigen der Deutschen Demokratischen Republik.

**Ziel:** Sicherung des Arbeiterberufsverkehrs für die im Fünfjahrplan festgelegten Schwerpunktaufgaben.

**Termin:** Abschluß 30. September 1951.

**Verantwortlich:** Hauptabteilung Kraftverkehr der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen.

9. Anwendung der im Juli 1950 verfügbaren Kraft- und Schmierstoffnormen.

**Ziel:** Beitrag zur Senkung des Kraft- und Schmierstoffverbrauchs um 5 Prozent.

**Termin:** 1. März 1951.

**Verantwortlich:** Die Hauptabteilungen Verkehr der Länderregierungen.

**Kontrolle:** Abteilung Verkehrs-Technik der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen.

10. Einführung des technischen Überwachungsdienstes für volkseigene Kraftfahrzeuge.

**Ziel:** Erhöhung der Laufzeit zwischen zwei Generalreparaturen und Einsparung von Material.

**Termin:** 1. April 1951.

**Verantwortlich:** Abteilung Verkehrs-Technik der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen.

#### **Straßen- und Brückenbau**

11. Förderung der Forschung zur Entwicklung brauchbarer Braunkohlenteerbindemittel zur Reparatur und zum Neubau unserer Straßen. Bis zur Erreichung dieses Endzieles ist die Forderung auf Bereitstellung von Steinkohlenteer zur Absiegelung der Schwarzecken nach Möglichkeit zu realisieren.

**Ziel:** Einsparung von Devisen.

**Verantwortlich:** Abteilung Straßen der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen.

12. Verwendung einheimischer Rohstoffe im Straßen- und Brückenbau und weitere Ausschöpfung innerer Reserven.

**Ziel:** a) Einsparung von Engpaßmaterialien;  
 b) Einsparung von Devisen.

**Verantwortlich:** Hauptabteilung Straßenwesen der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen und die Straßenverwaltungen der Länder.

13. Schwerpunktmäßig richtige und rechtzeitige Sicherstellung der Brückenbaukontingente und Überwachung sowie Hilfeleistung bei der Realisierung der Baustoffe durch die Bauindustrie.

**Ziel:** Planmäßiger Ablauf des Brückenbauprogramms.

**Verantwortlich:** Abteilung Brücken der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen und die Straßenverwaltungen der Länder.

14. Bildung spezialisierter Arbeitsbrigaden in der Straßen-Brückenunterhaltung sowie Einsatz eigener Fachkräfte bei Maßnahmen zur Überwachung und Prüfung der Brücken.



Mit großem Beifall wurden die Ausführungen des Ministers für Verkehr, Prof. Dr.-Ing. Hans Reingruber, von den Teilnehmern der II. Deutschen Verkehrskonferenz begrüßt. Unser Bild zeigt: Generaldirektor Otto, GD Kraftverkehr und Straßenwesen (links), Erich Schneider, Held der Arbeit (rechts).

**Ziel:** a) Erhöhung der Arbeitsproduktivität;  
 b) planmäßige Steigerung in der Ausführung der Arbeiten;  
 c) Senkung der Selbstkosten.

**Termin:** 1. April 1951.

**Verantwortlich:** Die Straßenverwaltungen der Länder und die Straßenbauämter.

15. Beschaffung der notwendigen Zahl an Fahrzeugen und Straßengeräten aus Investitionsmitteln 1951 und aus ungenutzten Reserven.

**Ziel:** a) Erhöhung der Arbeitsproduktivität;  
 b) Senkung der Selbstkosten.

**Termin:** 31. Dezember 1951.

**Verantwortlich:** Abteilung Straßen der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßen.

16. Vergütung der Straßenmeister und Straßenwärter nach einheitlichen Grundsätzen in allen Ländern, wobei als „Dienststelle“ die Landesstraßenbauämter festgelegt werden. Gelenkte Zuweisungen von Mitteln für die Beschaffung von Dienstbekleidung, Wetterschutzkleidung und Dienstfahrzeugen in allen Ländern nach Maßgabe der Dringlichkeit.

**Ziel:** a) Erhöhung der Arbeitsmoral und der Arbeitsproduktivität;  
 b) Senkung der Krankenziffer;  
 c) Senkung der Selbstkosten.

**Termin:** Beginn sofort.

**Verantwortlich:** Die Hauptabteilung Straßenwesen der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen und die Gewerkschaft VBV.

17. Kontrolle über die Verwendung der Finanzmittel für den Kultur- und Sozialfonds.

**Ziel:** Verbesserung der kulturellen und sozialen Belange der Verkehrsschaffenden.

**Termin:** sofort.

**Verantwortlich:** Die Hauptabteilungen Verkehr der Länderregierungen in Verbindung mit den Landesvorständen der IG Transport.

**Kontrolle:** Kulturreferat der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen.

#### **Sonderaufgaben**

18. Sicherstellung der Beförderungsmittel für die Teilnehmer an den Weltjugendfestspielen 1951 in Berlin.

**Termin:** sofort.

**Verantwortlich:** Die Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen und die Hauptabteilung Verkehr der Länderregierungen.

19. Bekämpfung der Verkehrsunfälle durch

- a) Aufklärung;  
 b) Ausbildung;  
 c) laufende technische Verkehrsüberwachung in Verbindung mit den Massenorganisationen und den Organen der Volkspolizei.

**Ziel:** Senkung der Unfallziffern in der DDR.

**Termin:** ab sofort.

**Verantwortlich:** Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen.

# Fachtagung der Generaldirektion Schifffahrt

Die Fachtagung der GD Schifffahrt wurde nach der Eröffnung durch die Kollegin Lipkow durch ein Referat des kommissarischen Generaldirektors der GD Schifffahrt eingeleitet.

Zu Beginn seiner Ausführungen stellte der kommissarische Generaldirektor der GD Schifffahrt, Kollege Keul, fest, daß die Transportleistungen der Schifffahrt im Jahre 1950 mit 105,1 Prozent erfüllt werden konnten. In seiner Kritik zur Erfüllung des Transportplanes der Schifffahrt im Volkswirtschaftsplan 1950 betonte er, daß trotz einer Übererfüllung des Verladeplanes einzelne Güter nicht voll zur Verladung gelangten. In diesem Zusammenhang unterstrich Kollege Keul, daß die VVEAB im Jahre 1951 unbedingt zu einer besseren Planung in bezug auf die Abgangs- bzw. Empfangsorte kommen muß.

Zu den vor der Schifffahrt liegenden Aufgaben stellte der Redner u. a. fest:

„Das Jahr 1951 verlangt von uns eine Transportleistung von 9 500 000 Tonnen und 1 239 500 000 Tonnenkilometern. Die Dezimierung gegenüber dem Plan 1950 resultiert daraus, daß in dem diesjährigen Plan nicht mehr Dienstgutleistungen enthalten sind. Setzt man diese Art Leistungen vom Plan 1950 ab, so bedeutet der Plan 1951 gegenüber dem Plan 1950 eine Steigerung von 5 Prozent.“

Der Transportplan 1951 verlangt von der Schifffahrt zur Sicherung der Transporte eine Verminderung der Kahnlaufzeiten von 14,2 auf 13,6 Tage. Die monatlichen Reisen erhöhen sich von 2,15 auf 2,37.

Aus der Analyse der vorjährigen Arbeiten müssen wir deshalb die Maßnahmen entnehmen, die notwendig sind, um die gesteigerte Forderung an uns zur Erfüllung zu bringen:

Um eine Kapazitätserhöhung in der Flotte herbeizuführen, muß der Umlaufbeschleunigung erhöhtes Gewicht beigemessen werden. Dazu gehört:

Die Schaffung von Langstreckenschleppungen, das Verhindern des Wartens auf Fahrzeuge durch sofortige Abschleppung nach beendigter Be- bzw. Entladung.

Die im Jahre 1950 vielfach nur formal durchgeführte Arbeit bei den Außenstellen muß umgestellt werden zu einer operativen, schnellen Tätigkeit. Hierzu wird der Einsatz von Instruktoren sowie der weitere Ausbau von Betriebsschulungen durchgeführt.

Die Vorausavisierung aller Schiffseinheiten sowie der der Schleppzüge zwischen den einzelnen Schleppstellen hat im Jahre 1950 wesentliche Mängel gezeigt. Es wird in der Navigationsperiode 1951 ein strenges Kontrollschema über die ordnungsgemäße Vorausavisierung der Schleppzüge und die Einhaltung der Vorausavisierung aller Schiffseinheiten durchgeführt.

Ein wichtiger Hebel zur Verbesserung der Flottenarbeit ist die Durchführung der Leistungswettbewerbe und die Auswertung und Übertragung der Erfahrungen unserer Aktivisten auf die übrigen Mitarbeiter. Die hierin im Jahre 1950 gezeigten Mängel müssen durch die Schaffung eines Aktivistenkollektivs für den Gesamtbetrieb der DSU bekämpft werden. Die straffe Führung der Leistungswettbewerbe und der laufende Erfahrungsaustausch zur Verbesserung der Arbeit sind die entscheidenden Aufgaben, die sich das Aktivistenkollektiv gestellt hat.

Die wichtige Weiterentwicklung der gesamten Arbeit erfolgt insbesondere durch die Schaffung von Aktivistenplänen und die Durchführung von Leistungswettbewerben zu ihrer Erfüllung.

Bei der Fahrgastschifffahrt, so berichtete der Redner weiter, „müssen wir folgende entscheidende Schwächen feststellen:

Gegenüber dem Jahr 1949 ist im Jahre 1950 eine neunprozentige Verminderung der Personenbeförderung zu verzeichnen. Die Personentonnenkilometerleistung verminderte sich um 2 Prozent.

Im Gegensatz zur Transportflotte, die eine wesentliche Ersparnis des Brennstoffverbrauchs zu verzeichnen hatte, ist bei der Personenschifffahrt ein Mehrverbrauch von 0,7 Prozent zu verzeichnen.

Wenn auch objektive Gründe vorhanden sind, die eine Verminderung der Personenbeförderung zur Folge haben, wie die langanhaltende Niedrigwasserperiode an der Elbe, so liegen doch aber die entscheidenden Gründe in der ungenügenden organisatorischen Arbeit.

Folgende Schlußfolgerungen müssen gezogen werden: Die Schwäche der zentralen Leitung der Fahrgastschifffahrt lag in der nicht genügenden strengen Kontrolle der einzelnen Bereiche und damit der Überwachung jedes einzelnen Fahrzeuges in der Deutschen Demokratischen Republik. Für 1951 wird die Kontrolle der Arbeit und des Einsatzes der Personenschiffe für das gesamte Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik einschließlich der zweckmäßigen Überwachung eines realen Fahrkartenverkaufs neu aufgebaut.“

In diesem Zusammenhang unterstrich Kollege Keul, daß von der Fahrgastschifffahrt die im Jahre 1951 angelaufene Werbung wesentlich gesteigert werden muß und betonte: „Aufgabe der Fahrgastschiffahrtsabteilung ist es insbesondere, engen Kontakt mit den Massenorganisationen zu nehmen. Es muß die Erkenntnis verwirklicht werden, daß die Fahrgastschifffahrt eine wichtige kulturpolitische Aufgabe für die Verbesserung des kulturellen Lebens unserer Bevölkerung hat.“

Sodann ging der Redner auf den Reparaturplan ein und konnte feststellen, daß im Jahre 1950 über den Plan hinaus durch die Erfüllung der vorgesehenen Reparaturen zusätzlicher Schiffsraum der Transportflotte zur Verfügung gestellt werden konnte. Insbesondere betonte er: „Das Referat Schiffsmechanik der Abteilung V der Generaldirektion hat im zurückliegenden Jahre wertvolle Arbeit in bezug auf die Erhaltung der Maschinenanlage der Flotte geleistet. Eine der wesentlichsten Maßnahmen, die durchgeführt werden mußten, war die Feststellung der wirklichen Leistung einer Maschinenanlage (auf allen Schiffen). Hierin bestand bisher keine Klarheit. Der schiffsmechanische Dienst der DSU wurde angewiesen, alle technischen Daten, die zur Ermittlung der Leistung einer Anlage erforderlich sind, aufzumessen und festzustellen. Die Werte wurden in einer Maschinenkartei aufgenommen. Außerdem erfolgte die Ausarbeitung von Brennstoffverbrauchsnormen für feste und flüssige Stoffe.“

Für jedes maschinell betriebene Fahrzeug wird zur Zeit ein Brennstoffnormenpaß angelegt, worin die Leistung und die jeweilige Brennstoffverbrauchsnorm verzeichnet sind. Die richtige und zweckentsprechende Anwendung der Norm setzt gleichzeitig eine Bekämpfung aller unnötigen Dampfverluste voraus. Nur so können wir zu einer Einsparung von Brennstoff kommen. Besonders aufzugreifen war hier die Bekämpfung des Kesselsteines in unseren Schiffskesseln. Die Einführung des alkalischen Kesselschutzes nach dem Trinatriumphosphat-Verfahren wurde ab 1. Januar 1951 angeordnet.“

Auf den Reparaturplan der Flotte im Jahre 1951 eingehend, unterstrich Kollege Keul, daß die Wiederherstellung von 161 Fahrzeugen und die Hauptinstandsetzung von 178 Fahrzeugen vorgesehen ist. Wörtlich führte er hierzu aus: „Das ist eine wesentlich höhere Forderung als es der Plan 1950 vorsah, d. h., daß wir auf Grund der Erfahrungen des vergangenen Jahres schon jetzt mit aller Kraft uns auf die kommenden Aufgaben konzentrieren müssen. In Erkenntnis der mangelhaften Arbeit, namentlich bei Großbauvorhaben, insbesondere beim Bau von Spezialschiffen, technischen Geräten usw., im letzten Jahre, hat die GDS ein Entwurfsbüro für Schiffbau und Schiffsmaschinenbau neu geschaffen. Dieses Büro wird alle Projekte und Baubeschreibungen in allen Einzelheiten ausarbeiten und dann der Bauwerft zustellen, die dann lediglich nur noch die Arbeitszeichnungen anzufertigen hat. Bei allen Umbauarbeiten, besonderen Bauvorhaben usw. wird ab 1. Januar 1951 das Entwurfsbüro angesetzt.“

Die DSU wird ab sofort bei der Vergebung von Bauarbeiten an Fahrzeugen nur noch wie folgt verfahren: Die DSRK erhält den Auftrag zur Erstellung der Taxe

für ein instanzzusetzendes Fahrzeug. Die Werft legt der DSU sodann einen spezifizierten Kostenanschlag vor. Darauf wird der Zuschlag auf einen Festpreis unter gleichzeitigem Abschluß eines Bauvertrages erteilt. Ein anderes Verfahren wird in Zukunft nicht mehr angewandt. Diese Maßnahme bedingt, daß die Werft den Kostenanschlag genau unter Berücksichtigung aller Faktoren abzufassen hat. Der festgesetzte Preis gilt dann als für beide Seiten verbindlich.“

Auf die Senkung der Brennstoffverbrauchsnormen eingehend, betonte der Redner: „Im Jahre 1951 muß eine siebenprozentige Brennstoffeinsparung durch die strikte Durchführung der folgenden Maßnahmen erreicht werden:

1. Konsequente Bekämpfung des Kesselsteines.
2. Beseitigung aller Isolierschäden auf den Fahrzeugen.
3. Einwandfreies Feuern (Bedeckung der Roste).
4. Erneuerung von undicht gewordenen Packungen usw.“

Sich den Aufgaben der Verbesserung der Fahrwasserhältnisse zuwendend, führte Kollege Keul folgendes aus: „Für die Arbeiten an den Binnen- und Seewasserstraßen muß eindringlich gefordert werden, daß sich die Planung aller Vorhaben wesentlich zu verbessern hat. Die Zusammenarbeit zwischen den Wasserstraßenämtern und der ausführenden volkseigenen Bauindustrie ist vollkommen unzureichend. Es gilt hier, die bisherige Arbeitsmethode zu ändern. Es muß sichergestellt werden, daß bereits bei den Planarbeiten, die zum Investitionsplan führen, vollkommen Klarheit über die beabsichtigten Arbeiten besteht. Baureife Entwürfe müssen so rechtzeitig vorliegen, daß bei Beginn der Bauausführung alle notwendigen organisatorischen Maßnahmen gelöst werden können.“

In seinen weiteren Ausführungen befaßt sich der Redner mit der Entwicklung des Baggerwesens und stellte fest, daß im Jahre 1947 rund 315 000 cbm und im Jahre 1950 1 640 000 cbm gebaggert werden konnten. Den mengenmäßigen Ergebnissen steht eine ständige Kostensenkung gegenüber. Während im Jahre 1947 der Kubikmeterpreis noch 5,30 DM betrug, konnte er im Jahre 1950 auf 3,22 DM gesenkt und somit die Forderung der Eisenacher Transportkonferenz übererfüllt werden. Eine derartige Leistungssteigerung konnte natürlich nur durch besondere Maßnahmen erreicht werden. So wurde im Jahre 1950 erstmalig in der Seebaggerei im 24-Stunden-Betrieb gebaggert. Hinzu kommt, daß die Organisation, besonders der technischen Flotte, sich ständig verbessert.

In diesem Zusammenhang unterstrich der Redner, daß die für das Jahr 1951 geforderten Ziele zwar auf erheblich schwererem Boden liegen, aber trotzdem erfüllt werden können.

Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen ging Kollege Keul auf die Arbeit in den Binnen- und Seehäfen ein und betonte, daß mit der vorhandenen Umschlagkapazität auch die im Jahre 1951 gestellten Aufgaben durchaus erfüllt werden können. Zu der Frage der Seehäfen stellte er fest: „Wenn auch die zur Zeit vorhandenen Anlagen an den Seehäfen noch nicht ausgelastet sind und weitere Investitionen von uns vorgenommen werden, so müssen wir dabei bedenken, daß die Hauptaufgaben für die Seehäfen erst noch kommen werden. Die zunehmende Erweiterung der Wirtschaftsbeziehungen mit den uns befreundeten Staaten und der erfolgreiche Abschluß weiterer Handelsverträge durch das Ministerium für Außenhandel werden dazu führen, daß bereits im Jahre 1951 eine gesteigerte Leistung von den Seehäfen verlangt werden muß.“

In diesem Zusammenhang unterstrich er ferner: „Das Jahr 1950 brachte uns steigende Aufgaben im Seezeichenwesen. Die neu gestellten Aufgaben konnten im wesentlichen gelöst werden. Das Jahr 1951 aber muß uns dazu bringen, daß die Beleuchtung wesentlich verbessert wird. Dabei fällt eine wesentliche Aufgabe der Seezeichenversuchsabteilung der Forschungsanstalt für Schifffahrt, Gewässer- und Bodenkunde zu. Lichtstrahlen mit einem Wirkungsgrad von 2 Seemeilen und mehr müssen unbedingt erreicht werden.“

Zum Abschluß seiner Ausführungen ging Kollege Keul auf das Problem der Sicherung des Nachwuchses ein und stellte hierzu fest, daß die DSU es bisher versäumt hat, die Ausbildung ihrer Schiffsjungen in praktischer und theoretischer Hinsicht sicherzustellen.

## Planerfüllung im Jahre 1950

Wie die Staatliche Plankommission mitteilt, wurde der Transportplan in der Deutschen Demokratischen Republik im Jahre 1950 wie folgt erfüllt:

Die Leistungen der Eisenbahn, der Schifffahrt und des Kraftverkehrs stiegen im Jahre 1950 gegenüber dem Jahre 1949 um 17 Prozent (nach t/km). Damit erreichten sie nahezu das gesteckte Ziel. Die Leistungssteigerung betrug bei den einzelnen Verkehrsträgern:

1950 zu 1949 in Prozent	
Eisenbahn . . .	17,3
Schifffahrt . . .	9,1
Kraftverkehr . .	17,6

Die Tagesbeladung von Güterwagen im Jahr 1950 hat sich im Vergleich zu 1949 um 13,8 Prozent erhöht.

Die Umlaufzeit der Güterwagen verkürzte sich im Jahre 1950 gegenüber 1949 um 4,7 Prozent.

Der Reparaturplan für die Wiederherstellung von Personenwagen wurde übererfüllt. Gegenüber 1949 erhöhte sich die Anzahl der Reparaturen von Personenwagen im Jahre 1950 um 8,8 Prozent.

Die Zahl der beförderten Personen stieg bei der Eisenbahn gegenüber dem Vorjahr um 9 Prozent.

Der durch die Aktivistebewegung der „500er“ ausgelöste Wettbewerb ergab eine Erhöhung der Laufleistungen der Lokomotiven im Güterverkehr um 10,8 Prozent und im Personenverkehr um 14 Prozent.

Der Güterbeförderungsplan der Binnenschifffahrt wurde im Jahre 1950 mit 105,1 Prozent erfüllt und gegenüber 1949 eine um 19,2 Prozent größere Ladung befördert.

Der Kraftverkehr in der Deutschen Demokratischen Republik steigerte im Jahre 1950 die Güterbeförderung nach t/km gegenüber 1949 um 17,6 Prozent.

Im Personenverkehr mit Kraftomnibussen stieg die Zahl der beförderten Personen gegenüber 1949 um 26 Prozent.

Wörtlich betonte er: „Sie (die DSU) hat nicht alles getan, um eine Ausbildungsstätte für Schiffsmaschinisten aufzubauen.“

Einen besonders breiten Raum in der Behandlung der Nachwuchsprobleme nahm die Nachwuchsausbildung für die Hochseeschifffahrt ein. Wörtlich wies Kollege Keul auf folgendes hin: „Eine besondere Bedeutung kommt der Nachwuchsausbildung für das Seemaschinen- und Funkpersonal für die im Bau befindliche Hochseehandelsflotte und für unsere Hochseefischerei zu. Die einzige hierfür in Frage kommende Institution ist die Seefahrtsschule in Wustrow.“ Er forderte den Ausbau der Seefahrtsschule, so daß sie in der Lage ist, den gestellten Anforderungen bezüglich der Kaderentwicklung gerecht zu werden.

„Was die Beschäftigung der Frauen innerhalb der Arbeitsbereiche der GDS angeht“, so betonte der Redner, „können wir feststellen, daß wir eine stetige Steigerung zu verzeichnen haben. Zur Zeit beträgt der Anteil der Frauen bei allen Betrieben der Wasserstraßenverwaltung und der DSU außer dem Werftsektor 13 Prozent.“ Der Generaldirektor forderte in diesem Zusammenhang, daß es in diesem Jahr darauf ankommt, den Prozentanteil der bei der Schifffahrt beschäftigten Frauen erheblich zu steigern und wies auf die in der praktischen Arbeit bei der Generaldirektion gesammelten Erfahrungen hin.

### Kollege Zimmermann

Kollege Zimmermann als Vertreter der IG Transport stellte in seinem Referat fest, daß sich in der Schiff-

fahrt bis jetzt 7479 Kollegen in 608 Arbeitsbrigaden zusammengeschlossen haben, Er forderte in diesem Zusammenhang die Übertragung der Arbeitsmethoden sowie der technischen und praktischen Erkenntnisse der Aktivisten auf alle Werkstätten der Schifffahrt. Er unterstrich ferner, daß durch planvolle Aufklärung der Belegschaft und der Funktionäre der IG Transport der Gedanke des Wettbewerbes verbreitert und vertieft werden müsse. Wörtlich stellte er fest: „Jeder muß erkennen, daß die Wettbewerbe, wenn sie gut organisiert durchgeführt und systematisch gelenkt, kontrolliert und ausgewertet werden, eine entscheidende Rolle in der Planerfüllung spielen.“ Aus den Erfahrungen des Jahres 1950 wies der Redner darauf hin, daß auf einen zu langen Zeitraum abgeschlossene Wettbewerbe nicht den Erfolg bringen wie ein Wettbewerb über einen kurzen Zeitraum. „Im Jahre 1951 werden deshalb für jedes Quartal neue Wettbewerbe mit konkreten Zielen organisiert. Diese Ziele sind:

Planerfüllung  
Steigerung der Arbeitsproduktivität  
Senkung der Selbstkosten  
Qualitätsarbeit.

In diesem Zusammenhang“, so betonte Kollege Zimmermann, „müssen die Betriebsgewerkschaftsleitungen von der Betriebsleitung verlangen, daß alles getan wird, um regelmäßig und systematisch Produktionsberatungen in allen Abteilungen des Betriebes durchzuführen. Diese Produktionsberatungen müssen unter Teilnahme der besten Arbeiter, Aktivisten und Brigadiere erfolgen. Die Produktionsberatung ist die Form der aktiven Wahrnehmung des Mitbestimmungsrechtes am Ablauf der Betriebe.“

Auf die Einführung des Leistungslohnes eingehend unterstrich der Redner: „Die Einführung des Leistungslohnes bedingt eine laufende Erstellung von technisch begründeten Arbeitsnormen. Bei der Planung der Arbeit selbst muß jeder wissen, daß in einer bestimmten Zeit ein bestimmtes Arbeitsergebnis erzielt werden kann, wenn man den richtigen Mann an den richtigen Platz stellt.“

Anschließend befaßte sich Kollege Zimmermann mit der Bedeutung der Aktivistenpläne und forderte die Erstellung von Aktivistenplänen in jedem Betrieb. Er betonte in diesem Zusammenhang: „Das Ziel des Aktivistenplanes ist: Mit der Sekunde, mit dem Gramm, mit dem Pfennig sparen! Der Aktivistenplan und seine Teilpläne müssen sowohl die Festlegung der Verantwortlichkeit als auch den Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahmen beinhalten. Die Erstellung der Aktivistenpläne muß in enger Zusammenarbeit mit den Aktivisten, Facharbeitern, Technikern, Meistern und Ingenieuren erfolgen.“

### Freiheit für Paul Bartsch!

Hauptdirektor Salomon von der DSU wendete sich auf der Fachtagung der Generaldirektion Schifffahrt in einer außerordentlichen Erklärung gegen die auf Befehl der Amerikaner in Westberlin provozierten „Schleusenkriege“. Insbesondere wendete er sich gegen die widerrechtliche Verhaftung der Kollegen Paul Bartsch und Alfred Brünning, die sich seit dem 16. Dezember 1950 in den Kerkern der Westberliner Justiz befinden. Einstimmig forderten die Kollegen der Schifffahrt in einer Resolution die sofortige Freilassung der Kollegen Bartsch und Brünning.

Wie wir bei Redaktionsschluß erfahren, wurde der Kollege Bartsch zu sieben Monaten Gefängnis verurteilt. Diese Verurteilung ist eine Fortsetzung der willkürlichen Rechtsbeugung der Westberliner Justiz. Die Westberliner Justiz, die im Auftrage der anglo-amerikanischen Kriegstreiber Hunderte von Friedenskämpfern in die Gefängnisse warf, hat damit ein neues Justizverbrechen begangen.

Alle Transportschaffenden der Deutschen Demokratischen Republik schließen sich der Forderung unserer Schifffahrtskollegen an:

„Freiheit für Paul Bartsch!“

## Aus der Diskussion:

### Kollege Sobottka, DSU

Als erster Diskussionsredner ergriff Kollege Sabottka das Wort. „Sehen wir uns das Abschleppen an“, so betonte der Redner, „dann müssen wir feststellen, daß gerade an der Küste Wartezeiten für die Kähne entstehen, die durch zweckmäßige Maßnahmen abzustellen sind. Wenn nicht genügend Schlepper mit Oberflächenkondensation zur Verfügung stehen, dann soll man behelfsweise Schlepper mit Süßwassertanks ausrüsten und damit zusätzliche Schleppkraft schaffen. Außerdem sollte man die Haff- und Boddenfahrten verkürzen, indem man nicht nur bis Anklam, sondern bis Wolgast durchschleppt.“

### Kollege Böttcher, DSU

Kollege Böttcher sprach über die Möglichkeiten der Selbstkostensenkung und betonte, daß durch die Anwendung der Vorwärmer und durch die fehlerlose Isolierung der Kessel die Wirtschaftlichkeit um 10 Prozent gesteigert werden kann. Auf die Kesselsteinbildung eingehend, stellte er fest: „Wir müssen dazu übergehen, das Wasser mit Natriumphosphat zu entärten. Damit wird nicht nur verhindert, daß sich Kesselstein ansetzt, sondern bei Kesseln, bei denen dieser schon vorhanden ist, löst er sich durch diese Behandlung auf.“

### Kollege Hähnert

Kollege Hähnert wendete sich in seinem Diskussionsbeitrag der Zusammenarbeit zwischen der Reichsbahn und den Hafenniederlassungen zu. Er forderte in diesem Zusammenhang, daß die Schifffahrt ein neues Meldesystem schaffen müsse, so daß die zulaufenden Kähne rechtzeitig dem Hafen avisiert werden können und die Reichsbahn damit genügend Zeit hat, ihre Dispositionen für einen reibungslosen Abtransport zu treffen.

### Kollege Dürrast, DSU

„Schwerpunkte für die Arbeit des Jahres 1951“, so stellte Kollege Dürrast fest, „sind die Sicherung der Güter, die operative Lenkung und der Einsatz der Flotte. Entscheidend ist“, so unterstrich der Redner in diesem Zusammenhang, „daß der Plan auf die Be- und Entladung abgestimmt wird. Die Güterentflechtung und -umlegung muß so vor sich gehen, daß die Verkehrsmittel an der Stelle sind, an der sie gebraucht werden.“ Er berichtete weiter, daß ein Planungsausschuß geschaffen wurde und daß es bei richtigem Einsatz dieses Planungsausschusses möglich sein wird, in der Transportraumlenkung große Erfolge zu erzielen.

### Kollege Wurche,

#### Lehrling im Wasserstraßenhauptamt Berlin

Kollege Wurche kritisierte Schwächen und Mängel, die sich bei der Ausbildung von Lehrlingen ergeben und forderte die Verbesserung der kulturellen Betreuung, insbesondere der Lehrlinge.

### Kollege Salomon, DSU

Der Redner gab in seinen Diskussionsausführungen bekannt, daß die Umlaufzeit auf 13,2 Tage gesunken ist. Er forderte, daß die Schlepperdispositionen besser organisiert werden müssen. Ferner gab er bekannt, daß der einheitliche Tarif für die Hafен- und Umschlagsbetriebe ab 1. Januar 1952 in Kraft treten wird. „Als eine der Hauptaufgaben,“, so betonte der Redner, „ist die Heranbildung des Nachwuchses anzusprechen.“

### Kollege Schulze

In seinen Ausführungen unterstrich der Redner, daß es notwendig sei, die Vorschläge der Aktivisten zur Verhinderung von Wärmeverlusten, insbesondere den Vorschlag des Aktivisten Böttger bezüglich der Veränderung der Roste in den Feuerungsanlagen, zu verbreitern, da diese dazu beitragen werden, den Kohleverbrauch und die Selbstkosten der Schifffahrt zu senken. Insbesondere unterzog er die bisherige Arbeit der DSU bei der Lagerung der Kohle einer scharfen Kritik. Er forderte zur Erhöhung und zur Beschleunigung des Umlaufes, daß man zwischen den beteiligten Verkehrsträgern Reichsbahn und Schifffahrt einen Rahmenvertrag schaffen müsse, der die gegenseitigen Verpflichtungen in der Warenzufuhr und Kahnraumgestaltung festlegt und für den Fall der Nichteinhaltung

finanzielle Konsequenzen für den Vertragsverstoß enthält.

#### Kollege Kummerlów

Kollege Kummerlów beleuchtete die Verbesserung der Arbeit und die daraus resultierende Planaufstellung. Er betonte, daß es notwendig sei, unseren Aktivisten für die Aufstellung der Aktivistenpläne eine klare und einfache Anleitung zu geben. „Der Aktivistenplan“, so stellte der Redner wörtlich fest, „bedarf einer straffen Gliederung. Man muß drei Gruppen unterscheiden, die sich mit der Erhaltung, Pflege und somit auch Ersparnis der

Mittel des Grundfonds,  
mit der Ersparnis finanzieller Umlaufmittel und  
mit der Einsparung materieller Umlaufmittel beschäftigen.

Hierunter ist zu verstehen

Verbesserung der Arbeitsmethoden, bestmögliche Ausnutzung der Arbeitszeit, Verbesserung der Betriebsorganisation, Erstellung von TAN, Durch-

führung von Arbeiten gesamtbetrieblicher Bedeutung,

Überholung, Umsetzung der Pflege der Maschinen und Betriebsmittel, Veränderung und Verbesserung der Transportmittel,

Einsparung und richtige Verwendung von Grund- und Hilfsstoffen. Verbesserung der Arbeitsqualität.

Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen wandte sich Kollege Kummerlów den TAN-Arbeiten zu und stellte fest: „Die Lösung der hier auftretenden Schwierigkeiten kann nur dadurch erfolgen, daß wir enger zusammenarbeiten und unsere so verschiedenartigen Arbeitsgebiete der Binnenwasserstraßen, Binnenhäfen, Binnenflotte, Werften, Seewasserstraßen, Seeflotte und Seehäfen in einer überbezirklichen Form, die nicht an Betriebs- und Verwaltungsgrenzen gebunden ist, erfassen. Bei der Erstellung der Wirtschaftszweig-Lohngruppenkataloge war es notwendig, diese gewonnene Erkenntnis zum ersten Male in die Tat umzusetzen und es kann hier gesagt werden, es ist ein voller Erfolg.“

## Arbeitsprogramm für die Generaldirektion Schifffahrt und die ihr angeschlossenen Dienststellen und Betriebe

Bei einer kritischen Analyse der durchgeführten Arbeiten des Jahres 1950 kann man feststellen, daß noch Schwächen und Mängel vorhanden sind, die 1951 überwunden werden müssen. Dies ist um so notwendiger, da das Jahr 1951 gesteigerte Leistungen auf allen Gebieten der Schifffahrt verlangt.

Im Mittelpunkt der Aufgabenstellung der Eisenacher Verkehrskonferenz standen besondere Maßnahmen, die zur besseren Ausnutzung der Transportflotte und der Verbesserung der Arbeit an den Wasserstraßen führen sollten. Diese Aufgaben wurden in folgenden Punkten nicht erfüllt:

1. Das durch die bisherige Transportplanung neu erstellte Transportplanungsverfahren führte zu keiner wesentlichen Verbesserung.
2. Die zur Herabminderung der unwirtschaftlichen Standzeiten für Waggons und Liegezeiten der Schiffe vorgesehenen Verträge mit der Reichsbahn sind nicht abgeschlossen worden.
3. Die Neuorganisation des Schleppdienstes hat eine noch nicht ausreichende Verkürzung des Umlaufes ergeben.
4. Die Arbeiten an den Wasserstraßen sind nicht immer zu den beschlossenen Terminen zum Abschluß gebracht worden.
5. Die geforderte Preissenkung bei den Arbeiten der Reparaturwerften führte zu keinem befriedigenden Ergebnis. Wichtige Fahrzeuge und Geräte sind nicht termingemäß fertiggestellt worden.

Die auf der Fachtagung der Generaldirektion Schifffahrt anlässlich der II. Deutschen Verkehrskonferenz in Halle anwesenden Aktivisten der Schifffahrt, der Häfen und Werften und der Wasserstraßenverwaltung sowie die verantwortlichen Leiter beschließen deshalb zur Sicherung der Erfüllung der gesteigerten Planaufgaben des Jahres 1951 folgende Maßnahmen:

### I. Transportwesen

#### 1. Umlaufbeschleunigung

a) Zur Umlaufbeschleunigung der volkseigenen Flotte ist bis zum 30. Juni 1951 in Zusammenarbeit mit dem Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Transport ein Leistungsprämienlohnsystem zu schaffen.

b) Bis zum 31. Mai 1951 sind mindestens 25 Prozent der privaten Flotte in ein Vertragsverhältnis zur Deutschen Schifffahrts- und Umschlagsbetriebszentrale zu bringen.

**Verantwortlich:** Direktor der DSU-Zentrale.

c) Aufbau von Langstrecken-Schlepplinien auf der Elbe zwischen Boizenburg—Magdeburg und Magdeburg—Grenze sowie zwischen Elbe und Oder.

**Termin:** 1. April 1951.

**Verantwortlich:** Leiter des Flotteneinsatzes in der DSU-Zentrale.

d) Verdichtung des Meldesystems zur Erzielung realer Angaben über die Flottentätigkeit, Schaffung vereinfachter Flottendispositionspläne sowie Wiedereinführung von Standortmeldungen für Schwerpunkte.

**Termin:** 1. April 1951.

**Verantwortlich:** Leiter des Flotteneinsatzes in der DSU-Zentrale.

e) Ausdehnung des Eilgutliniendienstes auf den Strecken Halle—Saale—Mecklenburg und zurück sowie Berlin—Mecklenburg und zurück.

f) Einführung von Lokalverkehren über Kurzstrecken im Land Sachsen, Sachsen-Anhalt, zwischen Saale und Mittelelbe sowie im Innern Mecklenburgs.

**Termin:** 1. Mai 1951.

**Verantwortlich:** Leiter der Abteilung Befrachtung in der DSU-Zentrale.

### 2. Hafen- und Umschlagbetriebe

#### Tarifwesen

Bis zum 30. Juni 1951 sind einheitliche Tarife für Umschlag und Lagerung auf der Grundlage der Selbstkostenermittlung zu erstellen und die Einführung bis zum 1. Januar 1952 zu gewährleisten. Neben der geforderten transportplanmäßigen Sicherung des gebrochenen Verkehrs sind vertragliche Bindungen zwischen den 3 Verkehrsträgern über den geregelten Zu- und Ablauf in den Häfen zur Vermeidung der Wartezeiten bis zum 1. Juni 1951 einzugehen.

**Verantwortlich:** Abteilungsleiter Flotte und Häfen in der GDS.

### 3. Personenschifffahrt

a) In den verkehrsschwachen Monaten ist der Einsatz von Fahrzeugen in Übereinstimmung zu bringen mit dem notwendigen Aufwand.

b) Einsatz der Passagierflotte anlässlich der Weltjugendfestspiele 1951. Erstellung des Einsatzplanes bis zum 30. Juni 1951.

**Verantwortlich:** Leiter der Abteilung Personenschifffahrt in der DSU-Zentrale.

### 4. Kohleinsparung

Zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit der Flotte ist der Kohleverbrauch im Laufe des Jahres zu senken:

- um 7 Prozent durch technische Maßnahmen (Vermeidung von Dampfverlusten) und
- um 5 Prozent durch Verbesserung des Umlaufes und durch Ausnutzung der Kraft.

**Verantwortlich:** Direktor der DSU-Zentrale.

### 5. Organisatorische Maßnahmen

a) Zur Verbesserung der Arbeitsorganisation und des Flotteneinsatzes der DSU ist die DSU-Filiale Berlin bis zum 1. April 1951 zu bilden.

**Verantwortlich:** Direktor der DSU-Zentrale.

b) Bis zum 1. März 1951 ist der Staatlichen Plankommission ein Verbesserungsvorschlag zum jetzigen Transportplanungsverfahren vorzulegen, der sich auf die Planung der Transporte vom Aufkommen bis zum Empfangsort erstreckt.

**Verantwortlich:** Abteilungsleiter Planung in der GDS.

## II. Werften

Unter Verantwortung des Abteilungsleiters für Schiffsreparaturen und Schiffsmechanik der Generaldirektion Schifffahrt ist folgendes zu sichern:

a) Senkung der Schiffsreparaturpreise um durchschnittlich 20 Prozent bei gleichzeitiger Verbesserung der Qualität der auszuführenden Arbeiten.

b) Zur Verbesserung des Lotsenwesens Fertigstellung von

2 Lotsenversetzbooten bis zum 1. Juni 1951 und

2 Lotsenversetzbooten bis zum 30. November 1951.

c) Bereitstellung zusätzlicher Transportmittel an die DSU im Umfange von

14 Schleppern mit 6250 PS,

10 Frachtschiffen mit Selbstantrieb mit 2280 PS und 3321 t,

43 Frachtschiffen ohne Selbstantrieb mit 20 699 t.

d) Beendigung der Winterreparaturen der technischen Seeflotte bis zum 15. Mai 1951.

e) Zur Sicherung des Schrottplanes restlose Fertigstellung des Hebeschiffes „Grobian“ bis zum 1. Mai 1951 und Fertigstellung von 4 Hebezylindern bis zum 1. Mai 1951 sowie weiteren 6 Nebenzylindern bis zum 1. Juli 1951.

## III. Binnenwasserstraßen

a) Fertigstellung der Sicherheitstore im Oder-Havel-Kanal bis zum 1. Mai 1951.

**Verantwortlich:** Wasserstraßendirektor von Berlin.

b) Fertigstellung der Kaimauer im Hafen Riesa bis zum 1. September 1951.

**Verantwortlich:** Wasserstraßendirektor von Magdeburg.

c) Fertigstellung der Deichsicherungsarbeiten bei Bohnenburg a. d. Elbe bis zum 30. September 1951.

**Verantwortlich:** Wasserstraßendirektor von Magdeburg.

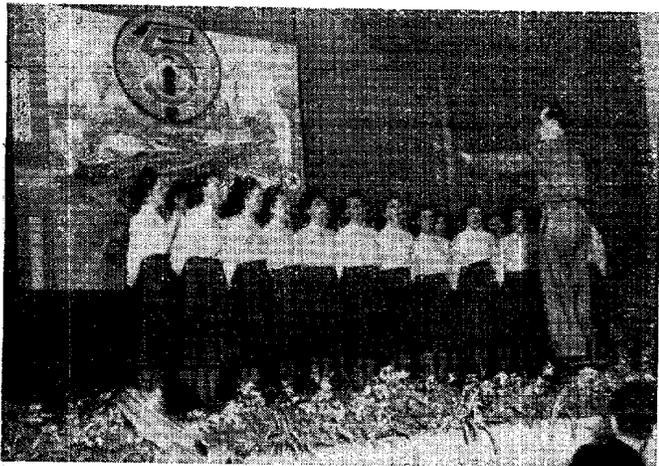
d) Fertigstellung der Ufermauer in Königs Wusterhausen bis zum 15. März 1951.

**Verantwortlich:** Leiter des Wasserstraßenhauptamtes Berlin.

## IV. Seewasserstraßen

a) Durchführung der im Plan enthaltenen Baggerungen bis zum 15. November 1951; Senkung der Baggerpreise um 4 Prozent auf 3,10 DM pro cbm.

**Verantwortlich:** Leiter des Wasserstraßenhauptamtes Rostock.



### Kulturveranstaltung

Am zweiten Tag der Verkehrskonferenz fand im Klubhaus der Gewerkschaften in Halle eine Kulturveranstaltung statt. Unser Bild zeigt den stimmlich besten Chor des Abends, den Chor „Reichsbahn Magdeburg“ unter Leitung seines Dirigenten Gerhard Bock

104

b) Zur Sicherung der Hochseeschifffahrt ist die Verbesserung der Beleuchtung der Zwangswege herbeizuführen durch Erhöhung der Lichtstärke mit einem Wirkungsgrad von 2 sm.

**Verantwortlich:** Seezeichen-Versuchsabteilung Friedrichshagen.

c) Zur Sicherung der Kennzeichnung der Zwangswege ist jeden zweiten Tag eine Kontrolle der Seezeichen im Einvernehmen mit der Hauptverwaltung Deutsche Seepolizei durchzuführen.

**Verantwortlich:** Abteilungsleiter Seewasserstraßen in der GDS.

## V. Seehäfen

a) Inbetriebnahme von 5 Verladebrücken bei der Hafengemeinschaft Rostock bis zum 15. Mai 1951.

b) Fertigstellung der offenen Lagerüberdachung in Rostock bis zum 15. Mai 1951.

**Verantwortlich:** Technischer Leiter der Hafengemeinschaft Rostock.

c) Fertigstellung der Ufermauer im Kalihafen bis zum 15. November 1951.

**Verantwortlich:** Technischer Leiter der Hafengemeinschaft Wismar.

## VI. Kulturarbeit und Nachwuchswesen

Der Kulturarbeit und damit der Bewußtseinshebung der in unseren Betrieben arbeitenden Werktätigen ist größte Aufmerksamkeit zu widmen. Insbesondere ist hierzu durchzuführen:

a) Ausbau und Ausrüstung eines Wohnschiffes zur schwimmenden Kulturstätte bis zum 1. Juni 1951 zur kulturellen Betreuung unserer Kollegen auf abgelegenen Baustellen.

**Verantwortlich:** Direktor der Wasserstraßendirektion Berlin.

b) Die Unterkünfte der Werktätigen der volkseigenen Schifffahrt sowie die Einrichtungen auf den verwaltungseigenen Wohnschiffen müssen laufend verbessert werden.

**Verantwortlich:**

für die fahrende Schifffahrt: Direktor der DSU-Zentrale,

für die verwaltungseigenen Wohnschiffe: die Abteilungsleiter.

### Binnen- und Seewasserstraßen der GDS

c) Schaffung eines Lehrkombinats für Wasserbau mit einer Aufnahmefähigkeit von 95 Plätzen bis zum 1. Oktober 1951.

d) Erhöhung der Ausbildungskapazität der Seefahrtsschule Wustrow von 120 auf 200 Plätze bis zum 1. Oktober 1951.

e) Einrichtung von Betriebslehrgängen für TAN-Arbeit, Planung, Finanz- und Verkehrswirtschaft.

**Verantwortlich:** Leiter der Referate Schulung und Nachwuchs der GDS.

f) Die Schifferschule Schönebeck ist in ihrer Kapazität voll auszulasten mit 75 Teilnehmern pro Lehrgang unter gleichzeitiger Qualifizierung des Lehrkörpers und Lehrstoffes.

**Verantwortlich:** Abteilungsleiter Personal in der DSU-Zentrale.

g) Förderung von Aktivisten und Bestarbeitern durch entsprechende Schulung und Entwicklung für verantwortliche Funktionen.

**Verantwortlich:** Abteilungsleiter Personal der GDS sowie DSU-Zentrale.

h) Das fachliche Wissen unserer technischen Mitarbeiter ist durch die Einführung von Lehrbriefen der Technischen Hochschule Dresden zu fördern.

**Verantwortlich:** Leiter des Referats Schulung und Nachwuchs der GDS.

i) Für die Kontrolle der Innehaltung der gefaßten Beschlüsse.

**Verantwortlich:** Kontrollreferent der Generaldirektion.

## Diskussion im Plenum

Am dritten Tage der II. Deutschen Verkehrskonferenz traten die Teilnehmer, von ihren Fachtagungen kommend, im Plenum zusammen. Staatssekretär Wollweber übergab an Staatssekretär Wächter als ersten Diskussionsredner das Wort.

### Staatssekretär Erich Wächter

Eindringlich wies der Redner die Anwesenden darauf hin, daß die Männer und Frauen des Verkehrs die Pioniere seien im Kampf um die Einheit, den Frieden und den Fortschritt. Wörtlich stellte er unter dem Beifall aller Teilnehmer fest: „Zum erstenmal in der Geschichte Deutschlands haben wir eine Regierung, deren Arbeitsprogramm sich ausdrücklich mit den nationalen Forderungen einer großen demokratischen Volksbewegung verbindet. Unsere Regierung hat inzwischen die diplomatische Anerkennung der Regierung der UdSSR und der Volksdemokratien gefunden. Die Aufnahme dieser diplomatischen Beziehungen beweist, daß die DDR zahlreiche und mächtige Freunde in der Welt besitzt und in ihrem Kampf um Einheit und Frieden nicht allein steht. Die zahlreichen Handelsverträge mit diesen Ländern sowie die Aufnahme der DDR in den Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe sind der eindringliche Beweis für eine Atmosphäre der Freundschaft und des Vertrauens.“

### Frau Margarete Lippkow

Im Anschluß an die Ausführungen des Staatssekretärs Wächter sprach die Kollegin Margarete Lippkow. Die Kollegin Lippkow wandte sich in ihrem Diskussionsbeitrag den Fragen der Schifffahrt zu. Sie forderte die enge Zusammenarbeit zwischen der Generaldirektion Schifffahrt und der VVB Hochseeschifffahrt in bezug auf die Festlegung zweckmäßiger Typen und die Erstellung und Überprüfung der Entwürfe sowie der Erstellungskosten. In diesem Zusammenhang forderte sie ferner die Herstellung eines reibungslosen Ablaufes des Im- und Exportes und führte hierzu wörtlich aus: „Eine rechtzeitige Voravisierung aller Transporte mit Angabe der Größe, der Ladung und des Tiefganges der Schiffe muß erfolgen, so daß fristgerecht festgestellt werden kann, welcher unserer Häfen für das Einlaufen der Schiffe geeignet ist. Hierbei kann der deutsche Außenhandel durch Einwirken auf die Verloader dafür Sorge tragen, daß Schiffe eingesetzt werden, die für unsere Häfen geeignet sind. Ein wichtiger Punkt hierbei ist die Sicherstellung der Hin- und Rückladung für unsere zukünftige Flotte, um auch die Sicherung der Wirtschaftlichkeit des Seeverkehrs zu gewährleisten.“ Am Schluß ihrer Ausführungen ging die Kollegin Lippkow auf die Entwicklung von neuen Binnenschiffstypen, die für den Durchgangsverkehr vom Binnenland zur Küste geeignet sind, ein und forderte, daß man bei der Erstellung dieser Schiffstypen berücksichtigen solle, daß sie möglichst alle Wasserstraßen der DDR befahren können.

### Kollege Egon Noack, Jungaktivist

Kollege Noack, Jungaktivist der Deutschen Reichsbahn, berichtete von der Durchführung des Transportes zum Deutschlandtreffen Pfingsten 1950 und führte in diesem Zusammenhang weiter aus: „Heute, in den ersten Wochen des Jahres 1951, bereiten wir uns erneut auf ein großes Ereignis vor, das bereits von der gesamten Jugend der Welt und der gesamten friedliebenden Menschheit mit Freude erwartet wird. Es sind dies die III. Weltjugendfestspiele, die auf Beschluß des Weltbundes der demokratischen Jugend im Sommer dieses Jahres in Berlin stattfinden.“ Mit Recht stellte der Redner fest, daß die sorgfältige Vorbereitung und der reibungslose Ablauf der III. Weltjugendfestspiele ein entscheidender Schlag gegen die Brandstifter

eines neuen Krieges im Herzen Europas sei. „Aus diesem Grunde“, so hieß es in seinen Ausführungen weiter, „appelliere ich an alle Massenorganisationen, an alle Betriebe und Verwaltungsdienststellen, an jeden einzelnen von uns: Beginnt rechtzeitig mit den Vorbereitungen und übernehmt besondere Aufträge, benennt die verantwortlichen Kollegen öffentlich und stellt ihnen zur Erfüllung dieser Aufträge konkrete Termine!“

### Generaldirektor Otto

Generaldirektor Otto ging in seinem Diskussionsbeitrag auf die speziellen Aufgaben des Kraftverkehrs ein. Nachdem er betonte, daß durch Überprüfungen festgestellt wurde, daß der bisherige Fahrauftrag keineswegs den an ihn gestellten Anforderungen als Abrechnungsunterlage genügt, unterstrich er, daß die Fachtagung Kraftverkehr und Straßwesen beschlossen hätte, um im Kraftverkehr zu einer wirklich realen Leistungskontrolle zu kommen, den Frachtschein und die Pflichtabrechnung einzuführen. Der Frachtschein würde ähnlich wie der Frachtbrief bei der Bahn gehandhabt werden.

### Kollege Seeger, IG Eisenbahn, Berlin

Kollege Seeger berichtete von dem Kampf der Eisenbahner in Westberlin zur Überwindung der Spaltung der Hauptstadt unseres Vaterlandes. Unter anhaltendem Beifall stellte er fest: „Die Eisenbahner und alle im Transportwesen Beschäftigten, auch in Westberlin, lassen sich nicht in ihrem Kampf um den Frieden durch Verhaftungen und Terror abhalten. Ständig wächst der Wille und der Mut, alle Kräfte einzusetzen für den gemeinsamen Kampf gegen die Feinde des friedlichen Aufbaus.“ Der Redner berichtete, daß in den Westberliner Dienststellen die Eisenbahner, auch diejenigen, welche nicht der IG Eisenbahn angehören, sich der Kampffront gegen die Spaltung Berlins und die Spaltung Deutschlands anschließen.

### Kollege Keul, GD Schifffahrt

Kollege Keul, der kommissarische Generaldirektor der GD Schifffahrt, berichtete in seinen Diskussionsausführungen von dem Resultat der Fachtagung Schifffahrt und stellte in den Vordergrund, daß es bei der Schifffahrt möglich sei, die noch vorhandenen Reserven der Flotte durch bessere Arbeitsmethoden so einzusetzen, daß erhöhte Aufgaben erfüllt werden können. Wörtlich führte er in diesem Zusammenhang aus: „Für die Umlaufbeschleunigung der Flotte werden Langstreckenschlepplinien auf der Elbe und zwischen Elbe und Oder eingerichtet. Der Eilgutliniendienst auf den Strecken Halle (S)—Mecklenburg sowie Berlin—Mecklenburg wird erweitert. Die Lade- und Löschvorschriften werden einer Überprüfung unterzogen, um festzustellen, ob in einzelnen Fällen eine Kürzung der Fristen herbeigeführt werden kann.“ Sehr energisch wandte sich Kollege Keul gegen das von bestimmten interessierten Kreisen an die Schifffahrt herangetragene Gerücht, daß in Kürze mit einer Enteignung der Privatschiffer zu rechnen sei. Wörtlich stellte er hierzu fest: „Alle derartigen Gerüchte entbehren jeglicher Grundlage. Ich weise darauf hin, daß bereits im Jahre 1946 durch die GD Schifffahrt zum Ausdruck gebracht wurde, daß an eine Enteignung der Privatschiffer nicht gedacht wird.“

### Kollege Karl Fritsche, Held der Arbeit

Der Lokführer, Held der Arbeit Karl Fritsche, berichtete aus seinen Erfahrungen in der 500er-Bewegung und wies darauf hin, daß diese entscheidende Bewegung zur Einsparung von Transportraum und Kohle im Augenblick durch die schlechte Auswertung der Erfahrungen stagniert. Er betonte, daß viel mehr Wert darauf gelegt werden müsse, eine gute Durchschnittsleistung für alle Lokomotiven zu erreichen. „Das bedeutet“, so sagte er wörtlich, „daß man ausgehend von der 500er-Bewegung eine gleiche Bewegung bei den Loks im Rangierdienst und vor allem im nahen Güterverkehr organisieren muß.“ Den Kollegen des Güterverkehrs rief er zu: „Tretet ein in den Wettbewerb zur Erreichung der 250-km-Tagesdurchschnittsleistung!“

## Die Aufgaben der SED-Betriebsorganisationen bei der Erfüllung der Transportaufgaben

Im weiteren Verlauf der Diskussion sprach als Vertreter der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands Kollege Menzel von der Generaldirektion Reichsbahn. „Die Sozialistische Einheitspartei Deutschlands“, so betonte der Redner, „kämpft für die Lebensinteressen des Volkes, getragen von dem Willen Millionen Werktätiger der Deutschen Demokratischen Republik zur Veränderung des gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Lebens. Durch die Erkenntnisse und Lehren des Marxismus-Leninismus ist die Sozialistische Einheitspartei Deutschlands in der Lage, die bestehenden Probleme schnell und sicher zu lösen, neue Aufgaben und Perspektiven zu stellen. Aus dieser Tatsache heraus ist zu erklären, daß nur die Sozialistische Einheitspartei Deutschlands in der Lage war, einen solchen grandiosen Plan wie den Fünfjahrplan dem deutschen Volke zu unterbreiten. Die Sozialistische Einheitspartei Deutschlands fühlt sich daher besonders verpflichtet zur Sicherung und Erfüllung dieses Planes.“

Der Redner ging dann darauf ein, daß der Fünfjahrplan einen entscheidenden Anteil an dem großen Kampf um die Erhaltung des Friedens und die Erringung der demokratischen Einheit Deutschlands sowie der entscheidenden Verbesserung der sozialen und kulturellen Verhältnisse des gesamten deutschen Volkes trägt. Im Hinblick auf die Hauptaufgabe zur Erfüllung des Fünfjahrplans unterstrich Kollege Menzel, daß es notwendig sei, die Arbeitsproduktivität zu steigern und die Tatsache zu erkennen, daß große Teile der Verkehrsmittel unserem Volke gehören und damit ein neues Verhältnis zur Arbeit in diesen Betrieben bedingt ist. Er betonte, daß es erforderlich ist, durch die Anleitung der Gewerkschaft die tausendfachen Leistungen unserer Aktivisten weiter zu entwickeln und durch die Aufstellung konkreter Aktivistenpläne und die Entfaltung komplexer Wettbewerbe auch im Verkehr eine Steigerung der Arbeitsproduktivität zu erzielen. „Zugleich aber“, so unterstrich der Redner wörtlich, „hat die Partei und Gewerkschaft täglich die Interessen der Arbeiter zu vertreten und gegen gewisse heute noch in unserer Verwaltung herrschende bürokratische Tendenzen einen entscheidenden Kampf zu führen.“

Die Verwaltung muß endlich ihre Aufgabe erkennen, viel mehr als bisher mit den Massenorganisationen, insbesondere den Gewerkschaften, zusammenarbeiten, die enge Verbindung und Zusammenarbeit zwischen unseren Aktivisten in allen Verkehrszweigen und der Verwaltung herstellen und eine schnelle allseitige Aus-



Sehr aufmerksam folgen die Teilnehmer dem Verlauf der Konferenz. Unser Bild zeigt von links nach rechts: Kollege Friedrich Menzel, GD Reichsbahn, Kollege Kurt Lucas, Leiter des Ministersekretariats im Ministerium für Verkehr, Kollege Helmut Kriegel, Zentralvorstand der IG Eisenbahn

wertung der Erfahrungen unserer Aktivisten und der zahlreichen Verbesserungsvorschläge unserer Werktätigen sowie der technischen Intelligenz durch die Verwaltung vornehmen.

Die Betriebsparteiorganisationen der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands bei der Reichsbahn, der Schifffahrt und dem Straßen- und Kraftverkehr sind führend bei der Entwicklung der Aktivisten- und Wettbewerbsbewegung. Mit Stolz können wir auf die Helden der Arbeit, unsere Genossen, die Lokführer Paul Heine, Karl Fritsche und Werner Laake, blicken. Gleich ihnen haben sich Tausende unserer besten Genossen an die Spitze der Wettbewerbe gestellt. Sie leiten einen entscheidenden Kampf um die Verbesserung der Qualität zur Senkung der Selbstkosten, der Verbesserung der Arbeitsmethoden und der Arbeitsorganisation zur Steigerung der Arbeitsproduktivität zur Erfüllung der Pläne.

Beispielhaft arbeiteten unsere Genossen des Jugendaktivs Max Seydewitz, die sich besondere Verdienste erwarben in der Entwicklung der Fünfhunderterbewegung und der Verbesserung der Feuerungstechnik. Sie haben gleich allen anderen Aktivisten der Reichsbahn sich die großen Erfahrungen der sowjetischen Eisenbahner Kriwonos und Lunin zu eigen gemacht. Es ist die Aufgabe, die reichen Erfahrungen der Stachanow- und Kowaljow-Methode unseren Aktivisten im Verkehr durch systematische Schulung zu vermitteln.

Ich begrüße deshalb besonders den Vorschlag, der auf der Tagung der Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn gemacht wurde, über die Einrichtung von technischen Konsultationsbüros. Damit wird endlich dem Willen unserer Aktivisten und der Notwendigkeit der engen Zusammenarbeit zwischen den Neuerern unseres Aufbaues und der technischen Intelligenz stattgegeben.

In Anerkennung der großen Leistungen, die die Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik erzielten, ergriff unsere Partei die Initiative zur Verordnung über die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Deutschen Reichsbahn und der Lage der Eisenbahner. Es ist notwendig, die Eisenbahner mit den Problemen der Wirtschaftlichkeit stärker vertraut zu machen, sie dafür zu interessieren, ihre schöpferische Initiative hierfür zu wecken. Die Sozialistische Einheitspartei Deutschlands kritisiert die Generaldirektion und das Verkehrsministerium hinsichtlich der langsamen Arbeit bei der Erarbeitung der notwendigen Durchführungsbestimmungen zur Verbesserung der Lage der Eisenbahner. Es ist aber Aufgabe der demokratischen Mitarbeit der Masse der Eisenbahner, die von ihrer Regierung erlassenen Gesetze und Verordnungen lebendig werden zu lassen und deren Durchführung zu beschleunigen.“

In seinen weiteren Ausführungen ging Kollege Menzel auf die Verhältnisse in Westdeutschland und die Remilitarisierungsbestrebungen der Anglo-Amerikaner ein. In diesem Zusammenhang forderte er alle Anwesenden zur verstärkten Wachsamkeit auf, da gerade der anglo-amerikanische Imperialismus stündlich und täglich bemüht ist, durch Sabotagetrupps und Agententätigkeit den friedlichen Aufbau unserer Deutschen Demokratischen Republik zu stören.

Unter dem Beifall aller Anwesenden rief er den Teilnehmern der Konferenz abschließend zu:

„Mit der Erfüllung der Pläne werden wir einen entscheidenden Beitrag zur Erhaltung des Friedens und zur Einheit Deutschlands leisten. Mit jeder Lokomotive, mit jedem Schiff, mit jedem Kraftwagen werden unsere Genossen ‚Helden der Arbeit‘, unsere Genossen Aktivisten an erster Stelle in Verantwortung und Pflicht gegenüber der Partei und, getragen von dem reichen Erfahrungsaustausch auf dieser II. Verkehrskonferenz der Deutschen Demokratischen Republik, helfen, das erste Planjahr des Fünfjahrplans, den Volkswirtschaftsplan 1951, vorfristig zu erfüllen.“

**Generaldirektor Erwin Kramer**

Der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Erwin Kramer, schnitt eine besondere Frage des Verkehrs, nämlich die enge Zusammenarbeit, an. Er unterstrich, daß gerade die von der Reichsbahn mit den Großverladern abgeschlossenen Komplexwettbewerbe ein selbstverständliches Element in unserem neuen Arbeitsstil werden müssen. Er übertrug dieses Beispiel auf die Verkehrsschaffenden und sagte wörtlich: „Ich will aber unseren Kollegen, und zwar allen, nicht nur den Eisenbahnern, sondern auch den Schiffern und Kraftfahrern, sagen: Ich glaube, daß auch wir unter uns dazu kommen müssen, fester und enger zusammenzuarbeiten als das bisher der Fall war. Nur so werden wir mit den vorhandenen Mitteln die großen Aufgaben lösen können!“

**Aktivist Klette, Bw Weissenfels**

Kollege Klette schilderte, wie man im Bw Weissenfels die 500 000er-Bewegung, die eine große Bedeutung für unsere Planerfüllung hat, entwickelt. Insbesondere betonte er in seinen Ausführungen, daß die Erfahrungen der Lokaktivisten des Bw Weissenfels bereits an andere Betriebswerke des Bezirkes vermittelt wurden. Unter dem Beifall sämtlicher Teilnehmer konnte er der Konferenz mitteilen, daß ab 1. Februar d. J. weitere 3 Loks in die 500 000er-Bewegung eingetreten sind. Gleichzeitig forderte der Kollege Meier im Namen aller Lokaktivisten der RBD Erfurt die Lokaktivisten aller RBDen zu einem Wettbewerb auf und richtete an den Zentralvorstand der IG Eisenbahn die Bitte, in enger

Zusammenarbeit mit den Lokaktivisten die hierzu notwendigen Wettbewerbsbedingungen auszuarbeiten.

**Kollege Meier, Unterwellenborn**

Als nächster Diskussionsredner nahm ein Vertreter der verladenden Industrie, Kollege Meier, der Leiter des Transportes der Max-Hütte, Unterwellenborn, zu den auf der II. Deutschen Verkehrskonferenz aufgeworfenen Fragen Stellung. Er berichtete von der großzügigen Unterstützung durch die Reichsbahn in den Jahren 1947 und 1948 und sprach seinen besonderen Dank den Kollegen des RAW Zwickau aus, die die der Max-Hütte übergebenen Lokomotiven vorfristig repariert hatten. In seinen Ausführungen wies er darauf hin, daß der Bahnhof Unterwellenborn in seiner Entwicklung nicht Schritt gehalten habe mit der Produktion der Max-Hütte und daß er dadurch heute für die Güter der Max-Hütte nicht mehr ausreichend sei. Zum Abschluß seiner Ausführungen forderte Kollege Meier die Verbesserung des Arbeiterberufsverkehrs zur Max-Hütte.

**Kollege Schramm, Präsident der RBD Schwerin**

Zu Beginn seiner Ausführungen stellte der Präsident der RBD Schwerin, Kollege Schramm, eine der zahlreichen Sonderleistungen seines Bezirkes heraus. Im weiteren Verlauf seines Diskussionsbeitrages forderte er kategorisch, endlich den Ländern die Verteiler- und Versorgungspläne zuzuweisen, damit nicht am Ende des Monats die Reichsbahn wiederum mit Wagenanforderungen überschwemmt wird, die nicht erfüllt werden können.

## Der neue Arbeitsstil Auszüge aus dem Schlußwort des Staatssekretärs Wollweber

In seinem Schlußwort forderte Staatssekretär Wollweber nach eingehender Kritik an den Schwächen der Zusammensetzung der Konferenz die Entwicklung eines neuen Arbeitsstiles, der gewährleistet, daß von allen Verwaltungen und Betrieben die für den Verkehr gestellten Aufgaben gelöst und die Planziele erreicht werden können. Wörtlich führte er u. a. aus: „Es ist notwendig, bei der Auswertung der Konferenz gleich mit dem neuen Arbeitsstil zu beginnen. Das bedeutet, daß jetzt nicht als erstes große Konferenzen und Versammlungen einberufen werden, sondern daß zuvor in kleinen Besprechungen und Sitzungen ein genauer Plan für die Konferenzen oder Versammlungen aufgestellt wird. Ohne diesen genauen Plan hat es keinen Sinn, größere Sitzungen oder Versammlungen einzuberufen. Die angenommenen Arbeitsprogramme der Fachtagungen müssen als unbedingte Verpflichtung aufgefaßt werden. Auf der Grundlage dieser verpflichtenden Gesamtarbeitsprogramme müssen entsprechend den konkreten und besonderen Bedingungen die Verpflichtungen in den Direktionsbereichen, Ämtern und Betrieben entstehen. Am Abschluß der Auswertung dieser Konferenz darf es keinen Betrieb, keinen Amts- und keinen Direktionsbereich geben, der nicht für sich selbst eine klare Verpflichtung zur Durchführung seiner Arbeit übernommen hat. Ob das nun geschieht in Form eines Beschlusses oder durch Aufstellung von Aktivistenplänen oder durch Erweiterung von Aktivistenplänen, das ist nicht entscheidend. Für die Einlösung dieser Verpflichtungen und Übererfüllung dieser Aufgaben muß der Wettbewerb zwischen den Stellen, die eine Verpflichtung übernommen haben, organisiert werden. Der Wettbewerb ist die wichtigste Methode zur Steigerung der Arbeitsproduktivität, zur Senkung der Selbstkosten und Reduzierung des spezifischen Brennstoffverbrauches. Ohne diesen breit entfalteten Wettbewerb würde unserer Bewegung der große Schwung fehlen.

Ein wesentlicher Bestandteil der neuen Art zu arbeiten, ist die Organisation der Arbeit durch Brigadeneinsatz. Auch in der Verwaltung — vom Ministerium bis zur letzten Dienststelle — müssen Bri-

gaden gebildet und eingesetzt werden. Hierbei denke ich in erster Linie an jenen Teil des Verwaltungsapparates, der mit der operativen Arbeit und damit mit der Planerfüllung in Verbindung steht. Im Ministerium für Verkehr wurde bei gleichzeitiger Reduzierung des Personalbestandes um ein Drittel eine Instrukteurgruppe gebildet, die ihrem Wesen entsprechend zur Brigade gestaltet und eingesetzt werden wird.

Aus dieser Instrukteurgruppe werden wir je nachdem, wo Engpässe bestehen oder wo man sie voraus-



In die Unterhaltung zwischen Staatssekretär Ernst Wollweber und dem Helden der Arbeit, Lokführer Karl Fritsche, schaltet sich der Reporter des Berliner Rundfunks ein, um das interessante Gespräch für die breite Öffentlichkeit festzuhalten

sehen kann oder wo besondere Schwierigkeiten entstanden sind, solche Brigaden einsetzen, um die Voraussetzungen zu schaffen, die den Weg zur Beseitigung der Schwierigkeiten frei machen. Praktisch stelle ich mir den Brigadeneinsatz — vom Ministerium aus gesehen, und das soll als Beispiel für die anderen gelten — ungefähr folgendermaßen vor: Der Minister oder die Staatssekretäre wollen in einem Bezirk eine bestimmte Aufgabe durchführen. Wenn sie früher in einen Bezirk oder Betrieb gefahren sind, dann waren sie im wesentlichen auf allgemeine Informationen angewiesen. In Zukunft wird die Brigade durch vorherige Überprüfung in den Betrieben und in den Verwaltungsstellen schon ein Bild ermitteln, das konkrete Rückschlüsse auf die Arbeit des Betriebes oder der Verwaltung zuläßt. Nach der Überprüfung werden der Minister oder die Staatssekretäre dann mit dem zuständigen Leiter des betreffenden Bereichs oder des Betriebes und abschließend mit dem Generaldirektor sprechen. Sie werden eine Entscheidung treffen, und der Generaldirektor wird eine entsprechende Anordnung auf der Grundlage der Entscheidung herausgeben. Dadurch wird vermieden, daß nur Zweckinformationen von Angestellten der überprüften Betriebe gegeben werden. Der entsprechende Leiter bekommt bei dieser Arbeitsmethode einen tatsächlichen Einblick, und die Entscheidungen fallen entsprechend besser aus. Dabei ist gar nicht zu befürchten, daß durch das Eingreifen in den Dienstbereich irgendwelche Störungen entstehen. Es ist klar, daß die Direktiven nur von den Stellen gegeben werden, die für die Betriebsleitung oder für die Leitung in einer Direktion bzw. Generaldirektion zuständig sind. Entsprechend werden sich die Generaldirektoren und die Präsidenten der RBD, die Wasserstraßendirektoren usw. Brigaden zu zusammensetzen. Bis hinunter zu den Dienststellen muß man sich klar werden, nicht nur Einsatz von Brigaden und Beispiele erhöhter Arbeitsproduktivität im Betrieb zu schaffen, sondern Einsatz von Brigaden, um die Wendung von einem alten Verwaltungsstil zu einem neuen Arbeitsstil zu vollziehen. Wir müssen uns abgewöhnen, in der Weise zu denken, wie es früher war: Man geht zum Amt! Wir gehen nicht zum Amt, wir gehen zur Arbeit.“

In seinen weiteren Ausführungen ging der Staatssekretär auf die Bürokratie sowie auf die mangelnde persönliche Verantwortung ein. Er unterstrich hierbei, daß sehr viele „Vorgänge“ gar nicht „Vorgänge“ zu werden brauchen, wenn rechtzeitig eine Entscheidung getroffen wird, und forderte, daß man endlich Schluß machen muß mit der Methode, stoßweise Akten zusammenzutragen, um sich zu decken oder durch möglichst große Mitbeteiligung und durch möglichst viele Unterschriften der persönlichen Verantwortung und Entscheidung auszuweichen. In diesem Zusammenhang ging der Redner dann auf die Notwendigkeit der kollektiven Beratung über. Wörtlich stellte er fest: „Die Entscheidung wird vorbereitet in der kollektiven Beratung der für die Entscheidung Notwendigen, und zwar in der persönlichen Beratung. Ich habe mitunter den Eindruck, daß verschiedene unserer leitenden Verwaltungsangestellten auf einem Korridor in einer Verwaltung ausgezeichnet zusammenleben, weil sie nicht zusammenarbeiten. Wenn sie nämlich richtig zusammenarbeiten, werden bei ihnen sachliche Differenzen entstehen müssen, weil sie andere Interessen zu vertreten haben. Das muß man in der Aussprache klären und schließlich nach dem Wichtigsten entscheiden.“

Zum neuen Stil der Arbeit gehört, daß man am Abend des Arbeitstages das erledigt haben muß, was erledigt werden mußte, daß man es also nicht von heute auf morgen verschiebt. Es darf keinen ‚Vorgang‘ geben, der eine bestimmte Liegezeit hat und dann plötzlich, wenn der Termin herankommt, dringend wird.

Zum neuen Arbeitsstil gehört die klare Umgrenzung der Verantwortlichkeit. Jeder, vom Betriebsleiter bis

zum Generaldirektor, muß jenes Maß von Selbständigkeit haben, das es ihm ermöglicht, auf der festgelegten Linie jene organisatorischen Maßnahmen zu treffen, die er für notwendig hält. Er ist sowohl verantwortlich für die Richtigkeit getroffener Maßnahmen wie für die Unterlassung notwendiger Maßnahmen. Eine besondere Bedeutung haben die Betriebs- und Abteilungsleiter, und ich möchte, bevor ich auf diese besondere Bedeutung eingehe, eine Bemerkung über die kollektive Beratung und persönliche Entscheidung machen. Die kollektive Beratung vor einer Entscheidung, für die der entsprechende Chef allein persönlich die Verantwortung trägt, ist keine Entlastung von der Verantwortlichkeit, aber sie ist unbedingt notwendig, um zur richtigen Entscheidung zu kommen. Die kollektive Beratung ist eine absolute Notwendigkeit. Es muß mit voller Eindeutigkeit festgestellt werden, daß die Betriebs- und Abteilungsleiter eine besonders wichtige sehr verantwortliche Funktion bekleiden und daß die Initiative dieser Betriebsleiter oder Abteilungsleiter nicht gedrosselt werden darf, daß man ihnen von der oberen Leitung faktisch die Verantwortung abnimmt, indem diese sehr oft in den Verantwortungsbereich des betreffenden Abteilungs- oder Betriebsleiters eingreift. Die oberste Leitung stellt die Aufgabe, legt die Methoden fest, gibt Richtlinien zur Verbesserung der Arbeitsmethoden und Arbeitsorganisation und kontrolliert die Durchführung der gegebenen Direktiven. Für die Durchführung selbst tragen die Abteilungs- und Betriebsleiter ihrem Vorgesetzten gegenüber die volle Verantwortung. Das schmälert gar nicht die gesamte Verantwortung des Verwaltungschefs — sagen wir, des Generaldirektors gegenüber dem Minister, wie es die Verantwortlichkeit des Ministers gegenüber der Regierung für alles, was im Verkehr geschieht, nicht beeinträchtigt. Der Unterschied in der Verantwortlichkeit besteht darin, daß der Betriebs- und Abteilungsleiter nur für das verantwortlich ist, was er falsch macht oder was er nicht gemacht hat, während der Minister, und in seiner Stellvertretung natürlich die Staatssekretäre, die Generaldirektoren und Direktoren, auch verantwortlich sind für das, was ihre Abteilungs- oder Betriebsleiter falsch machen oder gar nicht gemacht haben. Der Minister, der Generaldirektor, der Präsident — die Reichsbahnpräsidenten sind nur dem Namen nach Präsidenten, der Funktion nach Direktoren — müssen die Verantwortlichkeit für ihre Mitarbeiter tragen, weil sie die Möglichkeit haben, durch die Personalpolitik solche Menschen in die Funktionen zu setzen, die ihnen die Garantie geben, daß nach ihrer Direktive gearbeitet wird.“

Im weiteren Verlauf seiner Schlußworte unterstrich der Staatssekretär, daß es ebenso notwendig wäre, auch die Personalpolitik der Verkehrsverwaltungen auf einen neuen Arbeitsstil umzustellen. Er forderte, daß die personalpolitischen Leiter von der Bearbeitung der Personalakten, abgesehen von der politischen Überprüfung loskommen und in die Betriebe zu den Aktivistengängen gehen müssen.

Mit Recht betonte der Staatssekretär unter Beifall am Schluß seiner Ausführungen, daß die Umstellung vom alten bürokratischen Arbeitsstil zu einer neuen Art zu arbeiten ein entscheidender Punkt für die Erfüllung unserer Aufgaben ist und schloß mit den Worten: „Der Kampf geht zwischen Altem und Neuem, zwischen dem rückständigen Teil der Welt und dem neuen, und in engerem Maßstabe gesehen, zwischen der alten rückständigen Art und der neuen Art zu arbeiten. Davon hängt die Arbeitsproduktivität ab. Und von der Entwicklung der Arbeitsproduktivität hängt unsere Lebenshaltung ab und unsere Kraft, die wir im Kampfe um den Frieden und die Einheit Deutschlands aufbringen. Deshalb: Für den Frieden, für die Einheit, für die Freundschaft mit den friedliebenden Völkern, insbesondere mit der Sowjetunion und den Volksdemokratien — in diesem Sinne vorwärts!“

# Dresdner Dachpappen- und Asphaltfabrik

Dresden N 30, Rankestraße 32/34  
Fernruf: 54 219

Spezialfabrik  
für  
Waggondachdecken

Zum Händereinigen **ATA**  
*Spezial*  
zum Putzen und Scheuern im Betrieb

VVB SAPOTEX PERSIL-WERK GENTHIN

*Neu-Reifen*

**REIFEN-MÜLLER**  
BERLIN-SCHMÖCKWITZ-RUF: SAMMEL-NR. 63 20 91

**Dauerhafte Wandanstriche**  
für Fassaden und Innenräume mit  
**Silikatanstrich Grünau**

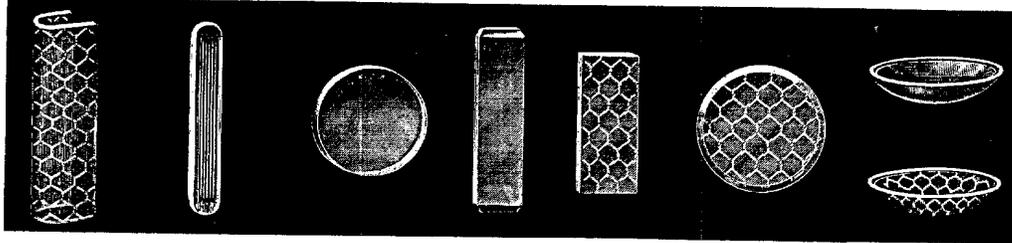
**Schutzanstrich**  
für Pappdächer, Baracken, Holzzäune,  
Dachsteine, Ziegel usw.

**Universal - Rot**  
**Universal - Grün**

**Außenanstrich gegen Schlagregen**  
**Neocosal E**

Bitte wenden Sie sich in allen Fragen des Bauten-  
schutzes an uns.

**Pharma-VVB Chemische Fabrik Grünau**  
Berlin-Grünau      Telefon 63 22 61



**Spezial-Hartgläser**  
**Schutzglocken für Triebwerksleuchten usw.**

*Vereinigung volkseigener Betriebe (Z) „Ostglas“ • Siemens-Glas Freital bei Dresden*

# Demokratischer Aufbau

Zeitschrift für staatliche und kommunale Verwaltung

**Ab 1. April 1951 in 2 Ausgaben zum alten Bezugspreis:**

*Ausgabe A: für die Volksvertretungen und Verwaltungen in den Ländern, Kreisen und Stadtgemeinden, alle ehrenamtlichen Mitarbeiter in den Ausschüssen sowie für die volkseigene Wirtschaft*

*Ausgabe B: für die ländlichen Gemeindevertretungen, Gemeindeverwaltungen und Ausschußmitglieder sowie für die volkseigene Wirtschaft*

*je Ausgabe 1,90 DM vierteljährlich. Beide Ausgaben erscheinen wie bisher monatlich einmal im Umfange von je 32 Seiten einschließlich der Beilage „DAS GELTENDE RECHT“.*

*Der „DEMOKRATISCHE AUFBAU“ wird damit allen, die im öffentlichen Leben wirken und sich der großen Aufgaben bewußt sind, die der Fünfjahrplan ihnen stellt, eine noch stärkere Hilfe und Anleitung bieten als bisher.*

*Bestellungen können bei der Post  
oder dem örtlichen Buchhandel aufgegeben werden.*

**DEMOKRATISCHER AUFBAU**  
im Verlag DIE WIRTSCHAFT, Berlin W 8

DEUTSCHE VERKEHR

# DEUTSCHE VERKEHR

Zeitschrift für das gesamte Verkehrswesen

50X1-HUM

Heft

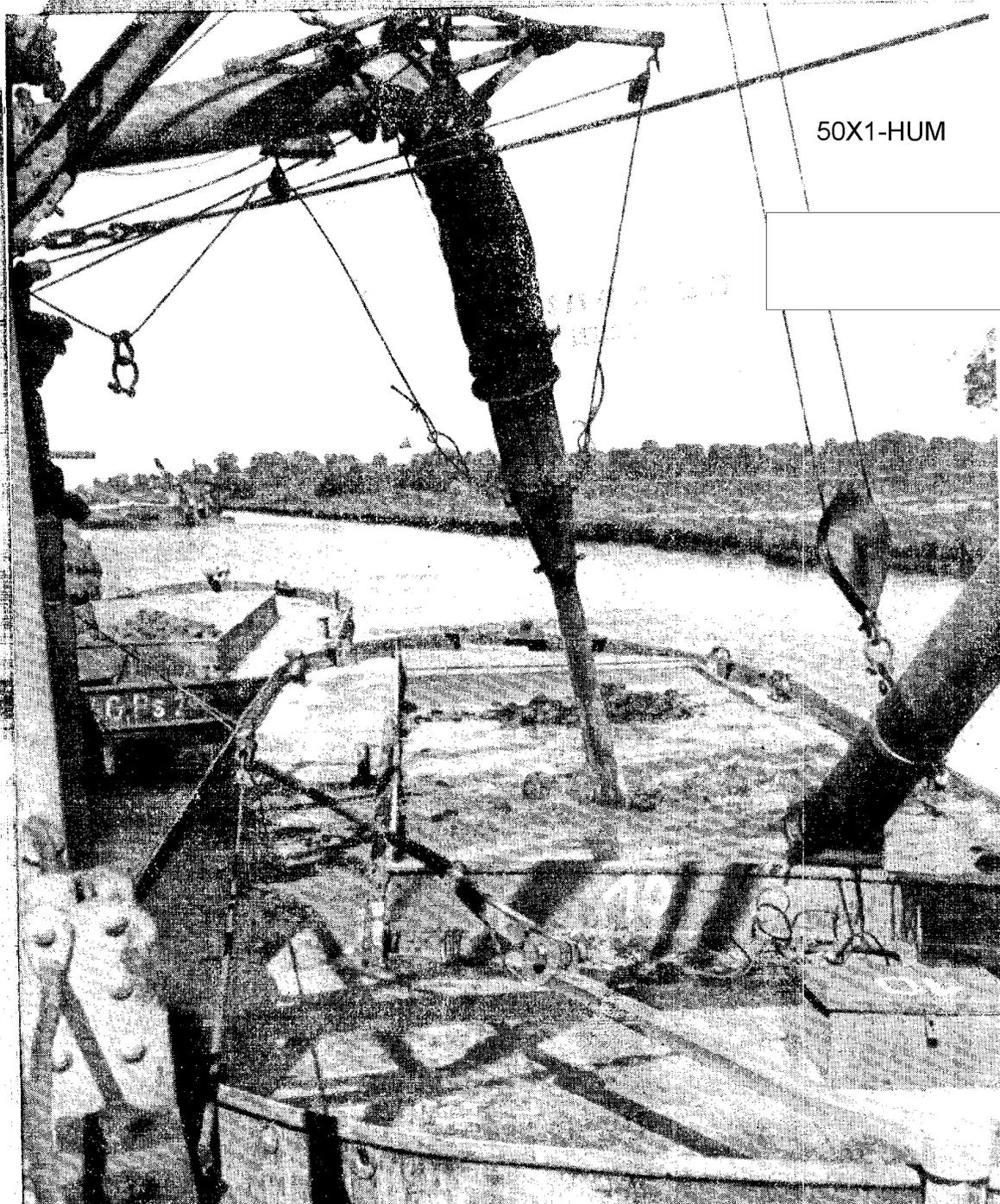
11

*Arbeitswelt*

*Entwicklung des  
Verkehrswesens  
in der  
Übergangsperiode  
vom Sozialismus  
zum Kommunismus*

*Arbeitsschutz  
im Straßenverkehr*

Preis 1,- DM





Der Krieg, der von den amerikanischen und deutschen Imperialisten fieberhaft vorbereitet wird, ist gegen die Interessen des deutschen Volkes gerichtet. Das deutsche Volk hat das erkannt. Das hat die Volksbefragung gegen die Remilitarisierung, für einen Friedensvertrag im Jahre 1951, klar erwiesen. Etwa 95 Prozent der Befragten sprachen sich gegen die Remilitarisierung aus. Aber die Ablehnung der Kriegspolitik allein nützt noch nicht.

Die Eisenbahner, Hafendarbeiter, Seeleute und Kraftfahrer müssen den tiefen Ernst und die Gefährlichkeit der Lage, in der sich unser Volk befindet, erkennen. Sie müssen aber auch erkennen,

**daß ein neuer Krieg verhindert werden kann.**

Dazu ist notwendig, daß die Eisenbahner und Verkehrsarbeiter sich auf ihre eigene Stärke und ihre große Kraft besinnen und diese für die Erhaltung des Friedens einsetzen.

Die Europäische Verkehrs-Union richtet sich gegen die Arbeiterklasse. Sie dient den amerikanischen Kriegstreibern, die den gesamten Verkehr Westeuropas ihren Zielen nutzbar machen wollen. So wie der Schuman-Kriegsplan die Einbeziehung der westdeutschen Stahl- und Kohlerzeugung in das amerikanische Aufrüstungsprogramm vornimmt, so bedeutet die Europäische Verkehrs-Union nichts anderes als die Einbeziehung aller Verkehrsmittel, Straßen, Schienen und Wasserstraßen in die Aggressionspläne gegen die friedliebenden Völker.

Die Unterstützung, die Jahn, Hatje und Kummernus der Europäischen Verkehrs-Union angedeihen lassen,

zeigt, daß die rechten Gewerkschaftsführer die Pläne zur Vernichtung unserer Heimat im Interesse der amerikanischen Imperialisten und der deutschen Kanonen-Könige voll und ganz billigen und sich aktiv für deren Durchführung einsetzen.

Stellt deshalb die Aktionseinheit der Eisenbahner, Hafendarbeiter, Seeleute und Kraftfahrer her! Kämpft einmütig und leidenschaftlich gegen den Krieg! Verhindert den Transport von Kriegsmaterial!

Unsere Eisenbahn, unsere Schifffahrt, unser Kraftverkehr müssen den amerikanischen Kriegstreibern und den deutschen Rüstungsmagnaten entrissen werden. Unser Verkehr muß dem deutschen Volk und dem friedlichen Aufbau dienen!

Mit diesen Zeilen entlarvt unser westdeutscher Kollege die Machenschaften, die unter dem Deckmantel „Europäische Verkehrs-Union“ verborgen werden sollen. Für die Verkehrschaffenden der Deutschen Demokratischen Republik erwächst hieraus die Verpflichtung, die westdeutschen Schwestern und Brüder in ihrem Kampf um die Erhaltung des Friedens noch stärker zu unterstützen.

**„Der Kampf gegen den Krieg ist gleichzeitig ein Kampf um die Sicherung der Existenz der deutschen Nation, des Lebens und der Existenz jedes einzelnen. Es kommt jetzt darauf an, daß jeder Deutsche die Größe der Gefahr, die Größe seiner Verantwortung erkennt und dementsprechend handelt.“**

(Weißbuch über die amerikanisch-englische Interventionspolitik in Westdeutschland und das Wiedererstehen des deutschen Imperialismus. Seite 214.)

## Die Entwicklung des Verkehrswesens in der Übergangsperiode vom Sozialismus zum Kommunismus

Am 7. November 1951 feiern die Völker der Sowjetunion den 34. Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution. Von den Reaktionären jeglichen Schlages und aller Länder mit wütendem Haß verfolgt und angeklafft, von Hitler bereits großmütig „endgültig vernichtet“, steht die Sowjetunion heute, 34 Jahre nach ihrer Geburt, als mächtigster Staat der Erde, als Leuchtturm der Völker auf ihrem Weg zu Freiheit, Frieden und Wohlstand an der Schwelle zum Kommunismus.

Während andere geschichtliche Ereignisse mit der Zeit verblasen und schließlich in Vergessenheit geraten, wird die internationale Bedeutung der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution mit jedem Jahr des Bestehens des Sozialistischen Staates größer. Das kann nicht anders sein bei der ruhmvollen Entwicklung der Sowjetunion aus einem rückständigen Agrarland zum mächtigsten Industrieland der Erde, zum Land der fortschrittlichsten Wissenschaft und Kultur.

Der nachfolgende Artikel aus der sowjetischen Zeitschrift „Woprossi Ekonomiki“ (Fragen der Wirtschaft), Nr. 8/51, gibt unseren Lesern einen anschaulichen Überblick über die großen Leistungen der Sowjetmenschen auf dem Gebiet des Verkehrswesens während der vergangenen 34 Jahre.

— Das sowjetische Volk hat unter der Führung der Partei Lenins und Stalins gewaltige Siege in der Entwicklung der Volkswirtschaft errungen. In unserem Land sind die Ausbeuterklassen und die Ausbeutung des Menschen durch den Menschen abgeschafft, und das sozialistische Eigentum an den Produktionsmitteln und -ausrüstungen ist errichtet worden. Indem sie Lenins Vermächtnis erfüllten, bauten die Völker unseres Landes unter Führung des großen Stalin den Sozialismus auf und schafften erfolgreich die kommunistische Gesellschaft.

Vor unseren Augen schaffen die Sowjetmenschen in heroischer Arbeit die materiell-technische Basis des Kommunismus. Mit Erfolg wird der Stalinsche Plan

der Umgestaltung der Natur verwirklicht, man baut gigantische Elektrizitätswerke und grandiose Kanäle, elektrifiziert und mechanisiert die Arbeitsvorgänge in der Industrie, in der Landwirtschaft usw.

Nach der siegreichen Beendigung des Großen Vaterländischen Krieges eröffnete Gen. Stalin dem Sowjetvolk eine weite Perspektive für die Entwicklung der Volkswirtschaft in einer Reihe von Jahren. In einer Rede am 9. Februar 1946 sagte Gen. Stalin auf einer Wahlversammlung der Wähler des Stalinschen Wahlbezirks der Stadt Moskau:

„Was die Pläne auf längere Sicht anbelangt, so beabsichtigt die Partei, einen neuen gewaltigen Aufschwung der Volkswirtschaft herbeizuführen, der uns die Möglichkeit gibt, den Stand unserer Industrie ungefähr um das Dreifache im Vergleich zum Vorkriegsstand zu heben. Wir müssen dahin kommen, daß unsere Industrie jährlich bis zu 50 Mill. t Roh-eisen, 60 Mill. t Stahl, 500 Mill. t Kohle und 60 Mill. t Erdöl erzeugen kann. Nur unter dieser Bedingung kann man damit rechnen, daß unsere Heimat allen Zufälligkeiten gegenüber gesichert dastehen wird. Dafür kommen wohl drei, wenn nicht noch mehr neue Fünfjahrpläne in Betracht. Aber das kann getan werden, und wir werden es tun.“

Die Weisungen des Gen. Stalin wurden in die Tat umgesetzt. Der erste Nachkriegs-Fünfjahrplan wurde erfolgreich erfüllt, darunter auch ein bedeutender Teil der Aufgaben, die Gen. Stalin für die Dauer von drei Fünfjahrplänen gestellt hatte.

Somit ist eine dauerhafte Grundlage für den weiteren gewaltigen Aufschwung der Produktion geschaffen.

Der sozialistische Aufbau in der UdSSR in den Jahren der Stalinschen Fünfjahrpläne, der in allen Zweigen der Volkswirtschaft unseres Landes erreichte hohe Stand und der weitere Aufschwung ihrer Wirtschaftslage wären ohne die entsprechende Entwicklung des Transportwesens unmöglich.

Die Führer und Schöpfer der bolschewistischen Partei und des Sowjetstaates maßen dem sozialistischen Trans-

portwesen, in erster Linie den Eisenbahnen, immer große Bedeutung bei und waren um ihre Entwicklung besonders bemüht. Schon im Jahre 1918 wies Lenin darauf hin, daß

„die Eisenbahnen das Bindeglied seien, das Stadt und Land, Industrie und Landwirtschaft, worauf der Sozialismus völlig basiert, auf das eindeutigste verbindet“.

Die überragende Bedeutung der Eisenbahnen für die Entwicklung der Volkswirtschaft unseres Landes wurde von Gen. Stalin klar aufgezeigt. In einer Rede im Jahre 1935 anlässlich des Empfanges der Eisenbahner im Kreml sagte Gen. Stalin:

„Ohne ein gut arbeitendes Eisenbahntransportwesen, das Industrieplätze und -zentren mit Gebieten und Bezirken der Landwirtschaft verbindet und zu einem wirtschaftlichen Ganzen schweißt, das ihr Rohstoffe und Lebensmittel liefert, ist die Entwicklung der Volkswirtschaft eines solchen riesigen Staates unmöglich. Die UdSSR als Staat wäre ohne ein erstklassiges Eisenbahntransportwesen, das seine zahlreichen Gebiete und Bezirke zu einem einheitlichen Ganzen verbindet, undenkbar. Darin besteht die große staatliche Bedeutung des Eisenbahntransportwesens in der UdSSR.“

In Übereinstimmung mit den Weisungen Lenins und Stalins wurde das Transportwesen unseres Landes in den Jahren der Sowjetmacht stark entwickelt. Besonders große Erfolge erzielte das Transportwesen in den Jahren der Stalinschen Fünfjahrpläne. Schon vor dem Kriege wurde ein hoher Entwicklungsstand aller Transportarten, und in erster Linie der Eisenbahnen, erreicht, die im Jahre 1940 86 Prozent aller Transporte im Lande (in Tonnenkilometern) durchführten. Allein im Laufe von zehn Jahren — von 1930 bis 1940 — wurden viele neue Eisenbahnen gebaut, darunter die Turkestan-Sibirische, die Karagandische, die Karaganda mit Magnitogorsk, Balchasch und der sibirischen Hauptlinie verbindet, die Linien Troizk — Orsk — Gurjew und eine Reihe anderer Bahnen. Das Netz wurde auch durch die Vereinigung der Eisenbahnen der westlichen Gebiete der Ukraine und Weißrußlands vergrößert. Insgesamt gesehen wuchs die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes von 1930 bis 1940 um ein Drittel an.

Als Ergebnis der technischen Rekonstruktion des Transportes erweiterte sich die technische Ausrüstung der Bahnen. In diesen Jahren wurden neue mächtige sowjetische Lokomotiven — die FD, SO und IS — geschaffen. Die durchschnittliche Zugkraft der Güterlok vergrößerte sich. Die Elektrifizierung der Eisenbahnen wurde entwickelt. Der Wagenpark füllte sich mit Großraumwaggons. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Waggons nahm zu. Auf vielen Hauptlinien wurden schwere Schienen gelegt, wodurch die Bedingungen für den Umlauf neuer, größerer Loks in den Hauptrichtungen geschaffen wurden.

Beim Aufschwung des Eisenbahntransportwesens spielte die Entwicklung des sozialistischen Wettbewerbs und der Stachanow-Bewegung eine gewaltige Rolle. Stachanow-Arbeiter begannen die Züge mit größeren Geschwindigkeiten zu fahren, sie beschleunigten den Umlauf von Waggons und Loks, erreichten eine systematische Senkung des Heizmaterialverbrauchs, eine Vergrößerung des Zeitraums zwischen den notwendigen Reparaturen des rollenden Materials und eine Erhöhung seiner Dienstbarkeitsdauer.

All das gestattete, den Frachtenumlauf innerhalb von zehn Jahren — von 1930 bis 1940 — um 3,1mal zu vergrößern. Im Zusammenhang damit, daß die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes langsamer wuchs als der Frachtenumlauf, erhöhte sich die Frachtintensivität (die Tonnenmenge der Fracht auf einen Kilometer Betriebslänge der Eisenbahn) um 2,3mal. Die Verkehrsdichte der Züge nahm zu. Die immer weiter anwachsende Verkehrsdichte der Züge wird durch die Erhöhung der Kapazität der Eisenbahnen als Ergebnis der Einführung der größeren, höhere Geschwindigkeit erzielenden Loks FD, SO und der elektrischen Loks und der Entwicklung

der sozialistischen Arbeitsformen erklärt. Die durchschnittliche Verkehrsgeschwindigkeit der Züge ist von 1930 bis 1940 um ungefähr 1,5mal angewachsen.

In den Jahren der Stalinschen Vorkriegs-Fünfjahrpläne wurden aber auch die anderen Transportzweige entwickelt. Mit dem Bau des Damms Dnjeprges begann die Schifffahrt über die Dnjepr-Stromschnellen. Kanäle wurden gebaut: der Weißmeer—Ostsee-Kanal namens Stalin und der Moskau-Kanal mit dem Damm bei Uwankow. Die Flußhäfen in Moskau und Dnjeprpetrowsk wurden unlängst geschaffen und die von Gorki, Kujbyschew, Kiew und anderen Städten erweitert. Außerdem wurde eine bedeutende Anzahl Flußschiffe verschiedener Art gebaut.

Die Hochseeflotte wurde mit spezialisierten neuen Schiffen, Öltankern, Holzfrachtern, Kühlschiffen und Passagierschiffen aufgefüllt. Der Leningrader, Murmansk und einige andere Häfen wurden vervollkommen und eine Reihe neuer Häfen am nördlichen Seeweg geschaffen. In den Jahren der Stalinschen Vorkriegs-Fünfjahrpläne wurde das Kraftfahrzeug- und Lufttransportwesen geschaffen. Die vor kurzem erbauten Autowerke lieferten Hunderttausende von Kraftfahrzeugen, die zur Frachtenbeförderung auf Nebenstraßen zu Stationen und Anlegestellen und auf Straßen auch innerhalb von Städten und Siedlungen benutzt werden. Die Entwicklung der Flugzeugindustrie und ihr schneller technischer Fortschritt gestatteten es, im Lande ein ausgedehntes Netz an Luftverkehrslinien mit einer Reihe von Flughäfen und Landeplätzen zu schaffen.

Das Vorhandensein eines großen und vielfältigen Netzes von Verkehrswegen erlaubt es, alle Bedürfnisse der Volkswirtschaft der UdSSR an Transporten zu befriedigen und das Land auch hinsichtlich seiner Verteidigung zu stärken. Dank der mächtigen technischen Ausrüstung und des von der bolschewistischen Partei erzeugten Personals, erfüllte das Transportwesen auch unter den schweren Bedingungen des Großen Vaterländischen Krieges die vor ihm stehenden Aufgaben und verdiente das hohe Lob des Gen. Stalin.

„Der sowjetische Eisenbahntransport hat eine Belastung ausgehalten, der wohl kaum das Transportwesen eines anderen Landes standgehalten hätte.“

Die faschistischen Horden fügten dem Eisenbahntransportwesen unseres Landes gewaltige Zerstörungen zu. Indem die Feinde unter den Schlägen der Sowjetarmee flüchteten, setzten sie 26 Hauptlinien völlig außer Betrieb und beschädigten acht weitere teilweise. Insgesamt wurden in den Kriegsjahren 65 000 km Strecke, 13 000 Brücken, 4100 Eisenbahn- und 1200 Pumpstationen, 1600 Wassertürme, 317 Lok-Depots und 129 Lok- und Waggonreparaturwerkstätten zerstört. 15 800 Loks und Motorloks und 428 000 Waggons wurden vernichtet, beschädigt oder abtransportiert.

Die Wiederinstandsetzungsarbeiten im Eisenbahntransportwesen wurden schon im Verlaufe des Krieges aufgenommen. Die Vorzüge der sozialistischen Wirtschaft und das Heldentum der am Aufbau beteiligten Eisenbahner erlauben eine in der Kriegsgeschichte beispiellos dastehende Arbeitsbewältigung. Bis zum Jahre 1945 war der Zugverkehr fast auf dem ganzen zerstörten Eisenbahnnetz wiederhergestellt.

In den Jahren des Stalinschen Nachkriegs-Fünfjahrplans wurde die Aufgabe des Wiederaufbaus des Transportwesens und seiner weiteren Entwicklung im Zusammenhang mit den Bedürfnissen der Volkswirtschaft erfolgreich gelöst.

Die Eisenbahnen übererfüllten die Aufgabe des Fünfjahrplans für das Jahr 1950 im Frachtenumlauf um 13 Prozent und in der Tagesdurchschnittsbelastung um 3 Prozent. Im Vergleich zum Jahre 1940 nahm die Belastung um 21 Prozent zu. Die Überbietung des Planes im Frachtenumlauf auf den Eisenbahnen überbrückte in bedeutendem Maße die Nichterfüllung des Planes in anderen Transportarten, wodurch der gesamte Frachtenumlauf aller Transportzweige im Jahre 1950

um 7,5 Prozent im Vergleich zu der im Plan vorgesehenen Ziffer erhöht wurde.

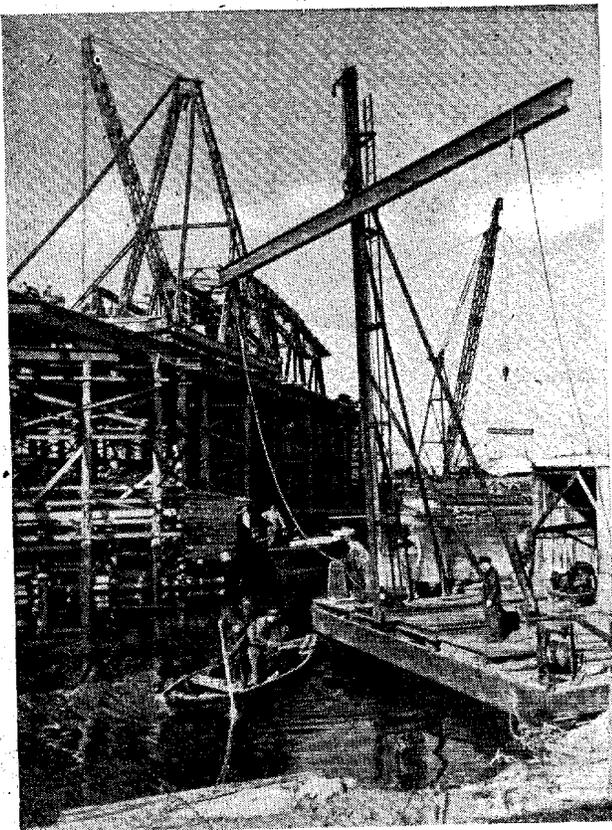
Als Ergebnis der Entwicklung der Stachanow-Arbeitsmethoden im Eisenbahntransportwesen, und insbesondere der Bewegung der Fünfhunderter, wurde die Ausnutzung der Transportmittel bedeutend erhöht. Das durchschnittliche Ladegewicht eines Zuges vergrößerte sich im Jahre 1950 im Vergleich zum Jahre 1940 um 10 Prozent, die Belastung eines Güterwagens um 14 Prozent, die durchschnittliche Tagesleistung eines Waggons um 4,6 Prozent. Im Laufe des ersten Nachkriegs-Fünfjahrplans wurden gewaltige Arbeiten zur Beseitigung der dem Eisenbahntransportwesen während des Krieges zugefügten Zerstörungen durchgeführt. Ferner wurde die weitere Entwicklung seiner technischen Ausrüstung vorgenommen. Alte Strecken, Brücken, Stationen und Knotenpunkte auf den Hauptverkehrslinien der Eisenbahn wurden wiederhergestellt, was die Erhöhung ihrer Kapazität sicherstellte. Man baute eine große Anzahl Loks neuer Konstruktion, außerdem Dieselloks, Elektroloks, Personen- und Güterwagen. Die Konstrukteure der Lok-Serie L und des Ganzmetallpersonenwagens wurden mit dem Stalinpreis ausgezeichnet. Man führte Vervollkommnungen in der Technik des Signal- und Verbindungswesens zur Sicherung des Zugverkehrs ein, der Stand der Eisenbahntechnik wurde erhöht usw. In den Nachkriegsjahren wurde eine Reihe von Eisenbahnlinien im Ural, im Hinterkaukasus, in Kriwoj Rog und an den Hauptknotenpunkten elektrifiziert. Außerdem wurden neue Eisenbahnen besonders im Norden und in Mittelasien gebaut.

Auch in anderen Transportzweigen vollzog sich eine bedeutende Entwicklung. Der Frachturnumlauf des Flußtransportwesens vergrößerte sich im Jahre 1950 im Vergleich zum Jahre 1940 um 26 Prozent, und der Frachturnumlauf des Hochseetransportwesens um 65 Prozent, obgleich die Aufgabe des Fünfjahrplans in diesen Transportzweigen nicht erfüllt wurde. Der Frachturnumlauf des Kraftfahrzeug-Transportwesens

vergrößerte sich im Vergleich zum Jahre 1940 um 2,3mal. Man baute 16 000 km neue Straßen mit hartem Fahrbahnbelag. Die Autobahn Moskau—Simferopol wurde in Betrieb genommen. Das Autostraßennetz mit vervollkommenem Belag wuchs im Vergleich zum Vorkriegsstand um 2,5mal.

Die Weisungen des Gen. Stalin über die Entwicklung der Volkswirtschaft in den nächsten Jahren und die erfolgreiche Erfüllung des Nachkriegs-Fünfjahrplans bestimmen den Weg der weiteren Entwicklung unseres Transportwesens. Bei der Festlegung der allgemeinen Perspektive der Entwicklung des Transportwesens in der Übergangsperiode vom Sozialismus zum Kommunismus muß man unbedingt davon ausgehen, daß alle Zweige des Transportwesens unter den Bedingungen eines sozialistischen Staates ein einheitliches Ganzes, also ein einheitliches Transportsystem, bilden. Das ist ein gewaltiger Vorzug unseres Transportwesens vor dem kapitalistischen, für das der Konkurrenzkampf zwischen den einzelnen Transportarten, der von einer ständigen Verdrängung des einen Transportzweiges durch den anderen begleitet ist, charakteristisch ist. Die Einheit unseres Transportnetzes ergibt sich aus dem sozialistischen Staatseigentum an allen Grundtransportarten: den Eisenbahnen, Fluß-, See-, Auto- und Luftwegen, Rohrleitungen und Überlandleitungen. Dadurch wird eine umfassende Planung aller Transportzweige, ihre enge Koordinierung und Zusammenarbeit sichergestellt. Alle diese Vorzüge müssen bei der Aufstellung der Pläne im vollen Maße berücksichtigt werden. Die Entwicklungsperspektiven jedes Transportzweiges müssen unter Berücksichtigung seines Zusammenwirkens mit den anderen Transportarten betrachtet werden. Dieser Umstand gestattet es, die Entwicklung des Netzes aller Transportarten, angefangen beim Eisenbahntransport, zweckdienlicher und rationeller einzuplanen.

In den kapitalistischen Ländern, z. B. in den USA, wurde das Netz planlos und spontan als Resultat der Bemühungen der Eisenbahnmonopole zur Erzielung



Der zweite Bauabschnitt des südlichen Außenringes von Berlin — durch Beschluß des Ministerrates zum Schwerpunktverhaben erklärt — wurde innerhalb von rund drei Monaten fertiggestellt. Er umfaßt die Strecke vom Falkenberg bis Bahnhof Eichgestell und schafft durch sechs Verbindungskurven die Einfahrtsmöglichkeit nach den Bahnhöfen Grünau und Schöneweide. Im Rahmen dieses Projektes galt es, 804 863 m<sup>3</sup> Erdmassen zu bewegen. Davon wurden 289 200 m<sup>3</sup> mittels Schmalspurbahn (90er Spur) und 515 663 m<sup>3</sup> mittels Reichsbahnverladung transportiert. Für den Bau der 19 Durchlässe und Brücken waren 20 000 m<sup>3</sup> Beton, 3 000 Tonnen Stahl, 5 000 m<sup>3</sup> Zement und 40 000 Tonnen Zuschlagstoffe notwendig. Als längstes Bauwerk dieses Projektes ist die Spreebrücke bei Spindlersfeld mit drei Öffnungen und einer Länge von 152 m anzusehen.

Für den Gleisbau waren 48 000 m Schienen, 80 000 Schwellen und 78 000 Tonnen Schotter erforderlich.

Dank der vorbildlichen Einsatzbereitschaft der 5 500 an diesem größten europäischen Eisenbahnbauprojekt beschäftigten Arbeitskräfte konnten die gewaltigen Arbeiten in diesem kurzen Zeitraum durchgeführt werden.

Unser Bild zeigt die Bauarbeiten an der Teflow-Kanal-Brücke.

noch größerer Profite geschaffen. Verschiedene Besitzer bauten eine Unzahl von parallelen, konkurrierenden Linien und Stationen an wichtigen Knotenpunkten: die Konkurrenz des Kraftfahrzeugtransportes zweigte viele Frachten von einer Reihe von Eisenbahnlinien ab, so daß diese infolge geringer Inanspruchnahme stillgelegt werden mußten.

Der neue Eisenbahnbau in der UdSSR soll die Transportverbindungen einer Reihe mit Eisenbahnen schlecht versorgter Gebiete sicherstellen und die Aneignung noch ungenützter natürlicher Reichtümer des Landes mit dem Ziel der Sicherung eines hohen Entwicklungsstandes der Produktion fördern. Die neuen Eisenbahnen verbessern die Transportverhältnisse der schon bestehenden als auch der kürzlich geschaffenen Industriebezirke und werden zur allseitigen Entwicklung der Landwirtschaft beitragen. Neue Eisenbahnstrecken werden gelegt, die die Besiedlung und Ausnutzung neuer Ländereien in Sawolsh und der Aral-Kaspischen Tiefebene fördern, die als Ergebnis der Vervollendung der Stalinschen Bauten des Kommunismus in fruchtbare Ländereien verwandelt werden sollen. Neue Eisenbahnen werden im Norden des europäischen Teiles der UdSSR zur Entwicklung der natürlichen Reichtümer dieser Gebiete gebaut, ebenso im Ural, im Hinterkaukasus mit seinen großen, für das Land wichtigen Quellen an Wasserkraft und den Vorkommen an wertvollen Bodenschätzen sowie in einer Reihe anderer Bezirke.

Der Eisenbahnbau wird in den nächsten Jahren einen bedeutend größeren Umfang annehmen als im gegenwärtigen Zeitraum. Schon im Jahre 1936 sagte L. M. Kaganowitsch:

„Für unser Land mit seinen gewaltigen Ausdehnungen sind die Eisenbahnen die entscheidende Transportart. Nicht zufällig sagte Gen. Stalin, daß unser Land eine große Eisenbahnmacht ist. Das bedeutet, daß in nächster Zeit bei uns tausende, und in weiterer Zukunft zehntausende Kilometer Eisenbahnen gebaut werden... wir werden im Osten und im Westen, im Norden und im Süden Strecken bauen, weil wir uns Wege zu den Meeresküsten bahnen werden, weil wir uns Wege in das Dickicht der Wälder, zu den Energiequellen, zu Kohle, Gold, Zinn, Blei, Baumwolle, Erdöl, kurz gesagt zu allen jenen Reichtümern bahnen werden, die im Boden unseres Landes in großer Menge vorzufinden sind.“

Im Zusammenhang mit der Verwirklichung der großen Stalinschen Bauten des Kommunismus wird sich das Netz der Flußverkehrswege entwickeln. Dies gestattet, schon in dem vor uns liegenden Planjahrfünft die Bedeutung des Flußtransportwesens innerhalb des Transportsystems des Landes bedeutend zu heben. Das ist vor allem mit der Umwandlung der Wolga in einen Tiefwasserverkehrsweg verbunden. Es gibt sechs Wasserknotenpunkte an der Wolga — bei Iwankow, Uglitsch, Schtscherbakow, Gorki, Kujbyschew und Stalingrad —, von denen die ersten drei schon vor Beginn des Nachkriegs-Fünfjahrplans gebaut wurden; sie werden die ganze Wolga umgestalten. Die Fahrinne wird vertieft und begradigt werden, die Zufahrtswege zu den Flußhäfen werden verbessert werden. Kasan, von dem sich die Wolga im Laufe vieler Jahrhunderte entfernte und das sich augenblicklich in einer Entfernung von fast sieben Kilometer von ihr befindet, wird erneut direkt am Ufer liegen. Die Stauseen der Wolga gestatten es, den Wasserstand unterhalb Stalingrads zu regulieren, indem, falls erforderlich, die Flußtiefe vergrößert und die Schifffahrtsbedingungen verbessert werden. All das ermöglicht die Benutzung der gesamten Wolga auch von großen Schiffen. Die Wassermassen werden sich die Nebenflüsse der Wolga hinauf ergießen, z. B. entlang der Kama bis zur Mündung der Wjatka. Die kleinen Flüsse werden sich in Hauptschifffahrtswege verwandeln.

Eine gewaltige Bedeutung wird die Beendigung des Baues des Wolga-Don-Kanals im Jahre 1952 haben. Mit der Inbetriebnahme dieses Tiefwasserkanales mit einer Ausdehnung von 101 km wird der jahrhundertelange Traum vieler Generationen russischer Menschen

von der Vereinigung des Dons und der Wolga verwirklicht. Der Kanal überbrückt den hohen Wasserstandsunterschied zwischen beiden Flüssen mit Hilfe von neun Schleusen von der Seite der Wolga aus und von vier Schleusen von der Seite des Don aus. Die Schiffe, die von der Wolga kommen, werden zuerst auf eine Höhe von 88 m in den den Wasserstand ausgleichenden Teil des Kanals hinauffahren, um dann bei einer Höhe von 44 m in den Don zu gelangen. Die Speisung des Kanals wird mit dem Wasser des Don mit Hilfe von drei mächtigen Pumpstationen durchgeführt werden. Die Kapazität dieser Stationen ist derartig, daß sie bei ununterbrochener Arbeit innerhalb eines Jahres den Stand des Genfer Sees um 10 m senken könnten.

Auf dem Wolga-Don-Kanal werden Kohle, Metalle, Holz, Erdöl und Erdölprodukte und viele andere Frachten in verschiedene Bezirke des Landes befördert werden.

Mit dem Bau des Wolga-Don-Kanals wird ein einheitliches System von Wasserwegen geschaffen, das alle Meere des europäischen Teils der UdSSR vereinigt. Vom Schwarzen und Asowschen Meer wird man auf dem Wasserwege in das Kaspische Meer, die Ostsee und das Weiße Meer gelangen können. Moskau wird in einen Hafen von fünf Meeren verwandelt werden. Diese Verbindungen werden sich noch mehr festigen und werden nach der Beendigung der Rekonstruktion des Marienkanalsystems, das die Wolga über die Schekсна und die Seen mit der Newa und über den Weißmeer-Ostsee-Kanal mit dem Weißen Meer verbindet, vollkommener sein. In der weiteren Zukunft wird die Kama mit der Petschora und der Wjtschegda verbunden werden. Dadurch ist dann die Möglichkeit gegeben, den Wasserabfluß in das Kaspische Meer zu vergrößern. Die Oksk-Dnjepr- und Oksk-Don-Verbindungen werden die Kohlen- und Hüttenindustrie des Südens mit den Zentralgebieten auf dem Flußwege verbinden.

In bedeutendem Maße wird die Schifffahrt auf den kleinen Flüssen entwickelt, die für lokale Transporte und zur Heranbringung der Frachten an die Eisenbahnstationen und Anlegeplätze der großen Flüsse benutzt werden.

All das verstärkt ungeheuer den Flußtransport innerhalb der Grenzen des europäischen Teils der UdSSR und ermöglicht die Vergrößerung der Flußtransporte in stärkerem Maße als die der Eisenbahnen. Die Transportentwicklung erfordert den Bau großer Frachtschiffe und -kähne, schnellfahrender Passagierschiffe und Luftschraubenboote sowie kleiner Schiffe und Kähne mit geringem Tiefgang.

Die Beförderung solcher Massenfrachten wie Erdöl, Holz, Baumaterialien und Getreide, ist besonders bequem infolge der vorteilhaften geographischen Lage ihrer Produktions- und Bedarfspunkte durch das Flußtransportwesen durchzuführen und wird bedeutend anwachsen.

Eine breite Entwicklung des Kraftfahrzeug-Transportwesens steht bevor. In erster Linie werden die Eisenbahnen von den Nahtransporten entlastet. Der Radius der Frachtenbeförderung wird erweitert. Schon jetzt ist im Lande kein Mangel an Kraftfahrzeugen, Gummi und Treibstoff. Der Kraftfahrzeugbau entwickelt sich mit jedem Jahr mehr. Die Bedarfsdeckung an Kraftfahrzeugen wird immer mehr zunehmen. Die richtige Koordinierung der verschiedenen Transportarten macht es erforderlich, daß der Kraftfahrzeugtransport außer der Funktion, die Frachten an die St- und Anlegeplätze heranzubringen und sie von dem Verbraucher zuzuführen, in immer größerem Maße direkt den Transport vom Absender zum Empfänger unter Umgehung der Eisenbahn übernehmen. Der Kraftfahrzeugtransport wird die Eisenbahnen von der Frachtenbeförderung auf Entfernungen bis 30 km befreien, besonders auch von den Transporten innerhalb der Knotenpunkte. Auf besonders große Entfernungen sind die Transporte schnellverderblicher Frachten (Obst, Frühgemüse) mit Lastkraftwagen vorteilhaft. Schon jetzt bringen z. B. die

ukrainischen und weißrussischen Kolchosbauern Obst und Gemüse mit Kraftfahrzeugen nach Moskau.

Die bei uns vorhandenen Chausseen und Kieswege sind unzureichend. Autostraßen für weite Entfernungen gibt es besonders wenige, und der Bedarf daran ist groß. Die in den Nachkriegsjahren dem Verkehr übergebene Autobahn Moskau—Charkow—Simferopol wird stark beansprucht. Im Jahre 1949 wurden die Autobuslinien Moskau—Krim, Moskau—Charkow, Moskau—Tula eingeführt. Über die Straßen ergoß sich ein Strom von privaten Pkws. In nicht ferner Zukunft wird das Land mit einem dichten Netz von Autobussen überzogen sein, die ihrer Ausdehnung nach dem Eisenbahnnetz nicht nachstehen werden. Dies wird der Entwicklung des Kraftfahrzeug-Transportwesens einen mächtigen Aufschwung geben.

In den nächsten Jahren wird die Rolle des Lufttransportwesens bei der Beförderung von Personen, Post und verschiedenen Frachten immer größer werden. Der Brief-, Zeitungs- und Zeitschriftenversand wird völlig mit Flugzeugen durchgeführt werden. Das Netz der Ölleitungen zur Transportierung von Erdöl, Erdölprodukten und Gas sowie das Netz der Elektrizitätsübertragungslinien werden vergrößert. All das gestattet, den Eisenbahntransport entscheidend von den gewaltigen Transporten an Heizmaterial zu entlasten.

Die Einheit unseres Transportnetzes begünstigt die Entwicklung einzelner Transportzweige in enger gegenseitiger Koordinierung. Die Transporte werden als einheitlicher technologischer Vorgang der Frachtenverlagerung vom Absender zum Empfänger, von der Produktion zum Verbraucher geplant, als ein Vorgang, an dem in dieser oder jener Folge die einzelnen Transportzweige beteiligt sind. Zur Verwirklichung einer solchen Einheit müssen aber unbedingt Maßnahmen zur Sicherung eines schnellen Hinüberschaffens der Fracht von einer Transportart zur anderen getroffen

werden. Anlegeplätze, Eisenbahnstationen und Verladeplätze werden verbessert werden, um eine direkte Verladung aus Eisenbahnwaggons in Schiffe und aus Schiffen in Eisenbahnwaggons unter Umgehung von Lagerhäusern und bei einem minimal notwendigen Stillstand des rollenden Materials zu sichern. Das erfordert eine entsprechende Neuausstattung der Häfen und ihre Ausrüstung mit Lade- und Löscheinrichtungen, Kränen, Estakaden usw.

Eine große Bedeutung zur Regulierung der Verbindung zwischen den verschiedenen Transportarten hat die Anwendung von Behältern. Diese werden unmittelbar vom Absender mit Ware beladen, anstatt eine große Menge einzelner Sendungen vorzunehmen, die einen bedeutenden Verbrauch an Arbeitskraft zur Ladung, Sortierung und Ausladung erfordern. Auf diese Weise muß lediglich der Behälter vom Lastwagen auf die Eisenbahnlore oder von der Lore auf den Lastwagen geschafft werden. Die Behälter sind auch auf dem Wasserwege bequem zu befördern. In ihnen können die verschiedenartigsten Frachten transportiert werden, wie z. B. Stoffe, Milch usw. Äußerst günstig ist der Ziegelsteintransport in besonderen, speziell zu diesem Zweck bestimmten Behältern. Bei dem bisher üblichen Transport wird eine große Anzahl von Ziegeln zerbrochen, besonders beim Ausladen. Der Transport mit Behältern erlaubt eine Ziegellieferung vom Werk bis zur höchsten Bauetage ohne jede Beschädigung. Die Anwendung von Behältern gewährleistet nicht nur ein Sparen bei der Beförderung, sondern beschleunigt auch die Frachtlieferungen.

Eine wichtige Bedingung der Arbeitskoordinierung ist die richtige operative Regulierung der Transporte. Dabei muß eine schnelle Beseitigung von Betriebsstörungen, die an den Knotenpunkten durch unzeitiges Eintreffen der Schiffe oder Waggons und durch Verzögerungen beim Ver- und Entladen entstehen, berücksichtigt werden. (Fortsetzung folgt)

## Verbessert die innerbetriebliche Schulung im Verkehr

Von Eberhard Zschaler

Den Mitarbeitern unserer Verwaltung sind durch den Fünfjahrplan große Aufgaben gestellt. Sie umfassen auch die Neugestaltung der Verwaltungsarbeit. Um alle diese Aufgaben bewußt und richtig zu erfüllen, ist erforderlich, daß jeder einzelne über ein klares demokratisches Staatsbewußtsein verfügt. Deshalb ist die ordnungsmäßige Durchführung der innerbetrieblichen Schulung die erste Voraussetzung für die politische und fachliche Qualifikation der Angestellten.

Der gegenseitige Erfahrungsaustausch und die Anwendung neuer Arbeitsmethoden durch das Studium der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung in der Sowjetunion und den volksdemokratischen Ländern ermöglichen es uns, unseren Staatsapparat vom Bürokratismus zu befreien, die Verwaltung arbeitsfähiger und beweglicher zu gestalten, in der Produktion Material einzusparen und die Selbstkosten zu senken. Darin liegt auch die Zielsetzung der innerbetrieblichen Schulung.

Ihre Bedeutung würde unterschätzt und die Wirkung ausbleiben, wenn die Schulung nicht zeitlich und thematisch feststehend durchgeführt würde. Aus diesem Grunde ist jeder Angestellte der Verwaltung verpflichtet, an der Schulung, die überall mittwochs durchgeführt wird, teilzunehmen. Während der Schulungszeit dürfen keine Konferenzen oder Sitzungen statt-

finden. Ebenso sind Dienstreisen in der Regel nicht durchzuführen. Diejenigen Angestellten, die sich aus zwingenden Gründen mittwochs auf Dienstreise befinden, haben diese so zu organisieren, daß in einer anderen Dienststelle die Teilnahme an der innerbetrieblichen Schulung erfolgen kann.

Auf der Teilnehmerkarte ist der Besuch der innerbetrieblichen Schulung von der jeweiligen Dienststelle zu bestätigen.

Nur eine richtige Organisation und die Einhaltung des Lehrplans sichern den Erfolg der Schulung. Die Leiter der Schulungsabteilungen sind hierfür verantwortlich. In einem Zirkel sollen nicht mehr als 25 Teilnehmer erfaßt werden. Es muß jedoch festgestellt werden, daß in der RBD Berlin die gesamte Abteilung VI mit 120 Kollegen einen Zirkel bildet, kein ständiger Zirkellehrer vorhanden und dadurch das schulische Niveau gleich Null ist. Die Abteilung Schulung der RBD Berlin hat es nicht verstanden, die Zirkel in der empfohlenen Stärke aufzustellen und ständige Zirkellehrer einzusetzen. Auch in der RBD Erfurt waren bis vor kurzem die Schulungszirkel bis 50 Teilnehmer stark. Dieselben Erscheinungen traten noch bis Anfang August beim Deutschen Kraftverkehr auf.

Was ist hierzu festzustellen?

1. Daß die verantwortlichen Leiter der Abteilungen Schulung die Wichtigkeit der richtigen Durchführung der innerbetrieblichen Schulung, die bereits über 1½ Jahre läuft, noch nicht voll erkannt haben.
2. Zeigt sich die Auswirkung und gleichzeitig die Unterschätzung der innerbetrieblichen Schulung

**Wir machen unsere Leser auf die diesem Heft beiliegende Postkarte aufmerksam, die einer Leserkreisermittlung dienen soll, und bitten sie, diese Karte recht bald voll ausgefüllt der Redaktion unserer Zeitschrift „DER VERKEHR“ einzusenden.**

in dem noch teilweise mangelnden politischen und fachlichen Niveau unserer Angestellten im Verkehr.

3. Muß festgestellt werden, daß dadurch die Entwicklung unserer Kader besonders gehemmt wird, weil sie in einem Schulungszyklus, z. B. mit 120 Teilnehmern, nicht erkannt und entwickelt werden können. Ein Zirkel, der 25 Teilnehmer umfaßt, bietet jedem Gelegenheit, sich an der Diskussion zu beteiligen. Der noch von Hemmungen Belastete überwindet in einem kleineren Kreis eher seine Scheu.

Für jeden Zirkel ist ein ständiger Zirkelleiter und ein ständiger Zirkelsekretär einzusetzen. Damit wird erreicht, daß die Art der Behandlung eines Themas nicht vom Zufall der Beteiligung abhängt, sondern die Teilnehmer zielbewußte Aufklärungsarbeit leisten können. Der Zirkellehrer lernt so die Kolleginnen und Kollegen kennen, kann sie genau beurteilen und leistet bei der Auslese von Mitarbeitern für weitere berufliche Entwicklung der Personalabteilung wertvolle Hilfe.

Das bedeutet, daß nur ausgesuchte Kollegen, die ideologisch klar und fachlich besonders gut qualifiziert sind, als Zirkellehrer eingesetzt werden können. Der Schulungsleiter oder seine Beauftragten sind verpflichtet, die einzelnen Zirkel laufend zu kontrollieren. Die Teilnahme an der Schulung wird vom Zirkelsekretär auf der Teilnehmerkarte vermerkt. Zur eigenen Kontrolle über die Beteiligung und zum Nachweis der Entwicklung jedes Zirkelteilnehmers führt der Zirkellehrer außerdem eine Teilnehmerliste.

Für die Raumausgestaltung und den organisatorischen Ablauf der Schulung ist der Zirkelsekretär verantwortlich.

Die Schulungsbeauftragten müssen vor jedem Schultage an den zentralen Vorbesprechungen beim Ministerium des Innern der Deutschen Demokratischen Republik oder bei dem Ministerium des Innern ihres Landes teilnehmen; die gleiche Verpflichtung gilt für die Schulungsbeauftragten unserer Verkehrsdienststellen, die an den zentralen Vorbesprechungen beim Kreis oder beim Rat der Stadt teilzunehmen haben. Damit die Einheitlichkeit in der Durchführung der innerbetrieblichen Schulung gewährleistet ist, haben die Schulungsleiter die Anweisungen aus der zentralen Vorbesprechung mit ihren Zirkellehrern ausführlich durchzusprechen. Von der Gründlichkeit dieser Vorbesprechung und von der systematischen Vorbereitung der Schulung durch den Zirkellehrer hängt der Erfolg ab.

Ein zielklarer und allgemeinverständlicher Vortrag mit nachfolgender Wiederholung und eingehender Behandlung wichtiger Einzelfragen, besonders solcher aus den eigenen Arbeitsgebieten, bietet die beste Gewähr für ein gutes Ergebnis der Schulung. Um bei besonderen Fachthemen das schulische Niveau zu heben, wird empfohlen, Kollegen aus den Fachabteilungen mit der Behandlung des Schulungsthemas zu beauftragen. Die

Verantwortung für die richtige Durchführung der Schulung fällt jedoch stets dem Zirkellehrer zu.

Um den Kolleginnen und Kollegen den Inhalt des Themas wirklich verständlich zu machen und anschaulich darzulegen, ist nach dem etwa 20 Minuten dauernden Einleitungsreferat die seminaristische Durcharbeitung notwendig. Im Referat werden nur die Hauptpunkte des Themas angerissen, da die ausführliche Behandlung durch die seminaristische Aussprache erreicht werden soll, an der jeder Zirkelteilnehmer beteiligt werden muß. Nur so ist die aktive Mitarbeit jedes Angestellten und die Überwindung eventueller Hemmungen zu erreichen. Dadurch wird auch jeder Zirkelteilnehmer verpflichtet, das Schulungsheft vorher eingehend zu studieren. Das Vorlesen aus dem Heft bringe Ermüdung und Unaufmerksamkeit. Die Schulung darf weder eine Schlaf- noch Erholungsstunde sein. Lediglich zur Erhärtung bestimmter Ausführungen können ganz kurze Auszüge zitiert werden.

Der Zirkellehrer hat für die richtige Beantwortung aller aufgeworfenen Fragen zu sorgen, was natürlich eine gründliche Vorbereitung und Durcharbeitung des Stoffes voraussetzt. Bei Fragen, die der Zirkellehrer nicht sofort beantworten kann, hat er mit voller Ehrlichkeit dieses Manko festzustellen und die Erläuterung in der nächsten Stunde nachzuholen, nachdem er inzwischen kollektiv mit zuständigen Kollegen die richtige Antwort erarbeitet hat.

Es ist zweckmäßig, vor der Behandlung des angesetzten Themas auf das Gelernte der vorangegangenen Schulung noch einmal zurückzukommen. Diese kurzgefaßte Übersicht gibt abwechselnd einer der Teilnehmer des Zirkels in einem Kurzreferat von fünf Minuten Dauer. Ebenso wichtig ist es, wenn am Ende jeder Schulung zehn Minuten Kritik und Selbstkritik über den Verlauf der durchgeführten Schulung geübt werden, um alle auftretenden Fehler und Mängel zu erkennen und zu beseitigen. Die Kritik schließt ein: ob der Zirkellehrer für die ausreichende und abschließende Behandlung des Themas gesorgt hat, ob die Belange der eigenen dienstlichen Verpflichtungen in genügender Weise einbezogen und das Referat sowie die Diskussion einwandfrei abgehalten wurde. Schließlich wird auch Kritik an der Gestaltung des Schulungsheftes zu üben sein.

Um den Lerneifer zu steigern, ist zu empfehlen, jedem Zirkel einen Namen zu geben von großen Friedenskämpfern, Kulturschaffenden oder Aktivisten, der als Verpflichtung der Teilnehmer gilt, diesen Vorbildern nachzueifern.

Eine in diesem Sinne aktive Mitarbeit aller Teilnehmer wird den Ablauf und das Gelingen der Schulung positiv beeinflussen und Nutzen bringen. Vor allem wird das Ergebnis die Freude am Lernen steigern. Die Förderung der innerbetrieblichen Schulung durch jeden einzelnen wird entscheidend dazu beitragen, unsere Verwaltungsarbeit stetig zu verbessern, neue Kader zu entwickeln und unseren Fünfjahrplan zu erfüllen.

Wenn alle mehr lernen  
können alle mehr leisten  
wenn alle mehr leisten  
können alle besser leben

# Eisenbahn

Von Alfred Grevesmühl

## Rückblick auf die Entwicklung des Erfindungs- und Vorschlagswesens bei der Deutschen Reichsbahn im 1. Halbjahr 1951

### Analyse der abgeschlossenen Vorschläge

Das Kurvenbild behandelt zunächst die abgeschlossenen Vorschläge, und zwar ist aus der Kurve a die Gesamtzahl zu erkennen. Der Verlauf zeigt eindeutig die steigende Leistung in der Bearbeitung. Durch die größere Zahl der zum Abschluß gebrachten Vorschläge ist das längere Liegenbleiben, das so oft in der Ver-

wird. Die Entwicklung der abgelehnten Vorschläge ist aus der Kurve b zu entnehmen.

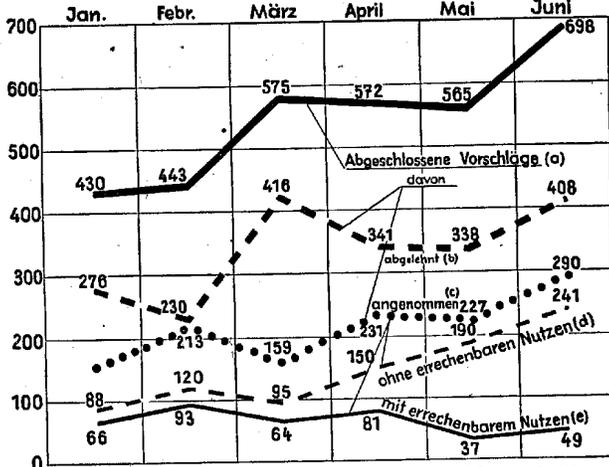
Die Kurve c erläutert die Entwicklung der anerkannten Vorschläge. Sie sind unterteilt in Vorschläge mit errechnbarem — Kurve e — und Vorschläge ohne errechnbaren Nutzen — Kurve d. Diese Unterteilung ist nach dem Zentralverordnungsblatt Nr. 47 vom 23. Oktober 1948 vorgenommen worden.

Beachtenswert ist der Verlauf der Vorschläge mit errechnbarem Nutzen. Die fallende Tendenz bestätigt, daß im Gegensatz zu früher bei der Nutzenermittlung mit größter Sorgfalt vorgegangen wird.

Überall dort, wo nicht durch stichhaltige Unterlagen der Nutzen festgestellt und geprüft werden kann oder nur mit sehr großem Aufwand zu errechnen ist, wird gemäß des Zentralverordnungsblattes der Vorschlag als „ohne errechnbaren Nutzen“ behandelt und eine Prämie gegeben, die so festgelegt wird, daß aus ihrer Höhe eine sichtbare und gerechte Anerkennung der Leistung hervorgeht.

Im Gegensatz hierzu ist bei den Verbesserungsvorschlägen mit errechnbarem Nutzen eine Entlohnung oder Vergütung in Höhe von 5 bis 10 Prozent des jährlichen Nutzens zu zahlen.

Es ist verständlich, daß die genaue Nutzenermittlung in vielen Fällen gerade bei der Reichsbahn außerordentlich schwierig ist, deshalb werden die Vorschläge mit errechnbarem Nutzen auch immer in ihrer Anzahl geringer sein als die ohne errechnbaren Nutzen.



### Analyse der abgeschlossenen Vorschläge

gangenheit der Fall und mit Recht der Grund von Beschwerden gewesen ist, zum großen Teil beseitigt worden.

Die Ursache der starken Steigerung der zum Abschluß gebrachten Vorschläge ist die Herausgabe und Pulifizierung klarer Richtlinien, wodurch Zweifel bei der Bearbeitung beseitigt wurden, die sich bisher sehr hemmend ausgewirkt haben. Es ist auch damit begonnen worden, die Bearbeitung der Vorschläge auf eine breite Basis zu stellen und viele Vorschläge möglichst schon dort abzuschließen, wo sie entstehen, während die zentrale Stelle vielmehr die Aufgabe der Anleitung übernimmt und sich mit grundsätzlichen Fragen beschäftigt.

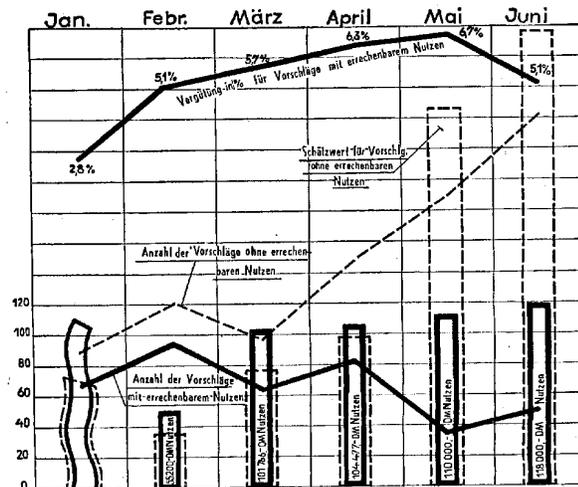
Bei der Reichsbahn sind die Vorschläge von ganz besonders großer Mannigfaltigkeit. Ferner ist ein großer Teil der Vorschläge von örtlicher Bedeutung und kann deshalb auch am besten und schnellsten an Ort und Stelle zum Abschluß gebracht werden. Andere dagegen sind von umfassender Bedeutung und werden immer eine zentrale Bearbeitung erforderlich machen. Das letztere ist bei der Reichsbahn viel mehr als bei der Industrie der Fall und erschwert ganz erheblich die Arbeit. Bei dem Aufbau der Organisation sind diese Gesichtspunkte von allergrößter Wichtigkeit und müssen beachtet werden.

Auffällig hoch ist die Anzahl der nichtanerkannten Vorschläge. Das beweist, daß die Aufklärungsarbeit noch nicht den Stand erreicht hat, wie er sein soll. Die beteiligten Stellen, insbesondere die IG Eisenbahn, müssen hierin ihre große Aufgabe erkennen. Es fehlte in der Belegschaft insbesondere noch Klarheit darüber, was ein brauchbarer Vorschlag ist. Die Generaldirektion Reichsbahn hat für den Bereich der Eisenbahn von sich aus auch hierüber Richtlinien ausgearbeitet und sie durch Veröffentlichung in der Fachzeitschrift „Fahrt frei“ allen Kollegen im Betriebe zur Kenntnis gebracht. Hierdurch ist die Voraussetzung dafür gegeben, daß die Anzahl der abgelehnten Vorschläge im Verhältnis zu den Gesamtanschlägen in Zukunft weit geringer sein

### Analyse über die Höhe des Nutzens für Vorschläge mit und ohne errechnbaren Nutzen

Für eine Analyse über die Nutzenentwicklung sind zunächst nur die Vorschläge mit genau errechnbarem Nutzen herangezogen worden, weil nur diese ein eindeutiges Bild ergeben. Dieses Ergebnis ist dann als Basis für die Nutzenbeurteilung der Vorschläge ohne errechnbaren Nutzen verwendet worden, um somit auch für diese Vorschläge einen Maßstab über die Höhe des Nutzens zu bekommen.

In dem Bilde ist ein Vergleich des Nutzens mit den Vorschlägen dargestellt, und zwar ist über die Kurve der Vorschläge mit errechnbarem Nutzen der tatsächliche jährliche Nutzen als Säule eingetragen. Der nicht-



### Analyse über die Höhe des Nutzens für Vorschläge mit und ohne errechnbaren Nutzen.



bei einem Gleisbogen wird auch im Weichenbogen die Überhöhung durchzuführen sein. Praktische Beispiele dieser Art sind schon genug vorhanden, aber nur ein kleiner Kollegenkreis hat sich mit dieser Frage beschäftigt.

Welche Schwierigkeiten bei Bogenweichen, die mit Überhöhung verlegt sind, auftreten können, zeigt die Abb. 1. Sie stellt einen Ausschnitt aus den Gleisanlagen der von der Reichsbahn im Jahre 1936 gebauten Berliner Nordsüd-S-Bahn dar. Aus Gründen der Linienführung mußten einerseits kleinste Halbmesser gewählt werden, die andererseits entsprechend große Überhöhungen erfordern. Dazu kommen die steilen Rampen an den Gleisunter- und -überführungen, die mit entsprechendem Ausrundungsbogen angeschlossen werden müssen. Um sich eine Vorstellung von den Schienenoberkanten in der waagerechten Ebene machen zu können, fertigt man am zweckmäßigsten einen Höhenplan an. Hieraus sind dann auch die u. U. erforderlichen Änderungen des Regellichttraumes zu ermitteln. Wie im Einzelfall die Neigungswechsel innerhalb der Weichenlänge hergestellt werden können, soll hierbei nicht näher behandelt werden.

Im folgenden sei nach Abb. 2 einmal untersucht, wie sich eine Reichsbahnweiche mit Überhöhung in freier Lage gestaltet.

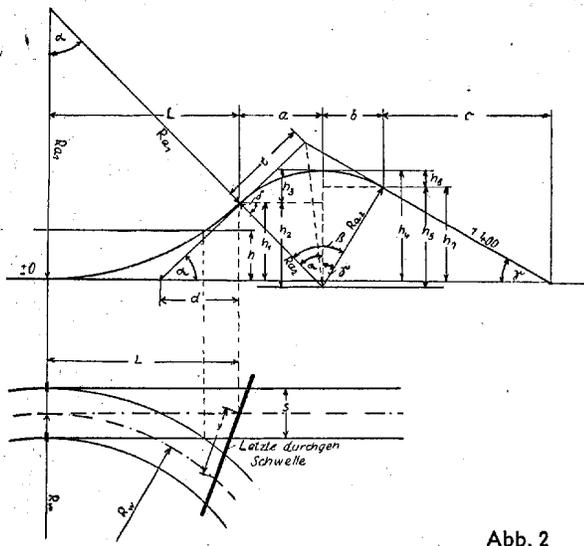


Abb. 2

- s = Spurweite
- h = Überhöhung
- y = Abstand der Gleismitten
- L = Länge der Weiche bis zur letzten durchgeh. Schwelle
- R<sub>w</sub> = Halbmesser der Weichengrundform
- R<sub>a</sub> = Halbmesser des Ausrundungsbogens

1.  $R_{a1} = R_w \cdot \frac{s}{h}$
2.  $R_{a2} = 2000 \text{ m, nach Obv}$
3.  $y = \frac{L^2}{2 R_w}$
4.  $\sin \alpha = \frac{L}{R_{a1}}$
5.  $\gamma = \frac{1}{n} \left( = \frac{1}{400} \right)$
6.  $\beta = \alpha + \gamma$
7.  $a = R_{a2} \cdot \sin \alpha$
8.  $b = R_{a2} \cdot \sin \gamma$

9.  $t = R_{a2} \cdot \tan \frac{\beta}{2}$
10.  $h_1 = y \cdot \frac{h}{s}$
11.  $h_2 = R_{a2} \cdot \cos \alpha$
12.  $h_3 = R_{a2} - h_2$
13.  $h_4 = h_3 + h_1$
14.  $h_5 = \frac{b}{\tan \gamma}$
15.  $h_6 = R_{a2} - h_5$
16.  $h_7 = h_4 - h_6$
17.  $c = h_7 \cdot n (= h_7 \cdot 400)$
18.  $d = \frac{h_1}{\tan \alpha}$

Die Größe des Ausrundungshalbmessers R<sub>a1</sub> ist einmal von dem Halbmesser der Weichengrundform R<sub>w</sub>, der Spurweite s und der Überhöhung h abhängig.

Aus der Abb. 3 ergeben sich folgende Beziehungen:

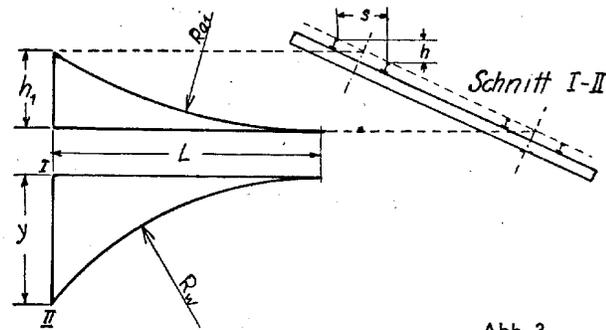


Abb. 3

$$y = \frac{L^2}{2 R_w}$$

$$h_1 = y \cdot \frac{h}{s} = \frac{L^2}{2 R_w} \cdot \frac{h}{s}$$

$$R_{a1} = \frac{L^2}{2 h_1} = \frac{L^2}{2} \cdot \frac{2 R_w}{L^2} \cdot \frac{s}{h}$$

$$R_{a1} = R_w \cdot \frac{s}{h}$$

Für s = 1435 mm und h in mm wird das Verhältnis  $\frac{R_{a1}}{R_w}$

$$\frac{R_{a1}}{R_w} = \frac{1435}{h}$$

$\frac{R_{a1}}{R_w}$  kann demnach durch eine Kurve (Hyperbel) dargestellt werden.

Weiterhin ist die Größe des Ausrundungshalbmessers R<sub>a1</sub> von der Fahrgeschwindigkeit V abhängig, die ihrerseits wiederum eine bestimmte Überhöhung erfordert. Für eine bekannte Geschwindigkeit kann dann der dazugehörige Ausrundungshalbmesser ermittelt werden.

Dabei kann als Regelmaß

$$R_{a1} = V^2 \text{ und}$$

als Mindestmaß

$$R_{a1} = 0,75 V^2 \text{ gelten.}$$

Setzt man für die Überhöhung den Mindestwert

$$h = 11,8 \frac{V^2}{r} - 90 \text{ ein, so erhält man für}$$

$$V^2 \text{ als Regelmaß: } V^2 = \frac{h + 90}{11,8} \cdot R_w \text{ und}$$

$$V^2 \text{ als Mindestmaß: } V^2 = \frac{h + 90}{15,7} \cdot R_w$$

Hieraus folgt

$$R_{a1} = \frac{h + 90}{11,8} \cdot R_w \text{ Regelmaß}$$

$$R_{a1} = \frac{h + 90}{15,7} \cdot R_w \text{ Mindestmaß}$$

Das Verhältnis  $\frac{R_{a1}}{R_w}$  wird dann für  $R_{a1} = V^2$

$$\frac{R_{a1}}{R_w} = \frac{h + 90}{11,8}$$

und für  $R_{a1} = 0,75 V^2$

$$\frac{R_{a1}}{R_w} = \frac{h + 90}{15,7}$$

In diesen Fällen wird  $\frac{R_{a1}}{R_w}$  durch eine Gerade dargestellt.

Für die Verhältnisse  $\frac{R_{a1}}{R_w}$  sind die Hyperbel und die Geraden in Abb. 4 dargestellt.

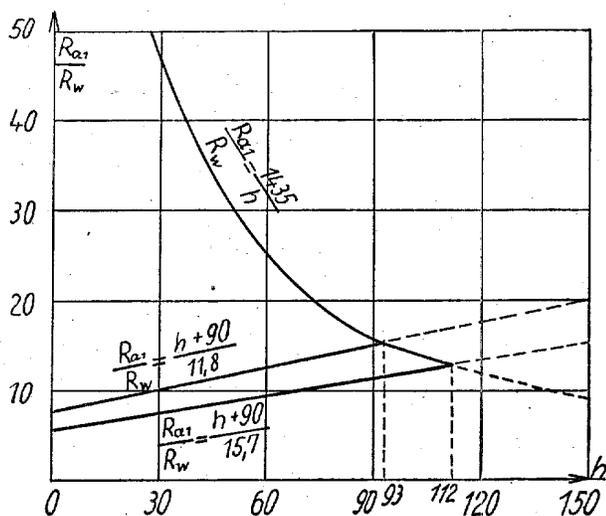


Abb. 4

Wie Abb. 4 zeigt, schneidet die Hyperbel die Geraden bei einer bestimmten Überhöhung.

Die Durchdringung und die Überhöhungen ergeben sich aus den Beziehungen

$$R_{a1} = R_w \cdot \frac{1435}{h} = \frac{h + 90}{11,8} \cdot R_w \text{ und daraus} \\ (h + 90) h = 11,8 \cdot 1435 \text{ und}$$

$$R_{a1} = R_w \cdot \frac{1435}{h} = \frac{h + 90}{15,7} \cdot R_w \text{ und daraus} \\ (h + 90) h = 15,7 \cdot 1435$$

Im ersten Falle wird  $h = 93 \text{ mm}$  und im zweiten Falle  $h = 112 \text{ mm}$  errechnet.

Wie zu erwarten war, nimmt der Ausrundungshalbmesser  $R_{a1}$  bei zunehmender Überhöhung  $h$  infolge der Lage der Schienen auf einem Kegelmantel ab, bis er den Wert erreicht, der sich aus Rücksicht auf die

Fahrgeschwindigkeit  $V$  ergibt. Diesen Werten entsprechen:

für  $R_{a1} = V^2$  die Grenzüberhöhung  $h = 93 \text{ mm}$  und

für  $R_{a1} = 0,75 V^2$  die Grenzüberhöhung  $h = 112 \text{ mm}$ .

Bei größeren Überhöhungen würde der durch die Grundform und Bauart der Weiche bedingte Ausrundungshalbmesser kleiner werden, als es durch die Rücksicht auf die Fahrgeschwindigkeit geboten ist. In der Regel wird man daher eine Überhöhung von  $h \leq \sim 95 \text{ mm}$  anwenden können, um einen ausreichenden Ausrundungshalbmesser innerhalb der Weiche für Innenbogenweichen zu erzielen. In Ausnahmefällen kann mit der Überhöhung bis auf  $h \leq \sim 115 \text{ mm}$  gegangen werden.

Um bei Außenbogenweichen keine größere Seitenbeschleunigung als  $p = 0,6 \text{ m/s}^2$  zu erhalten, weil sonst die Fahrt durch den untertieften Strang unangenehm empfunden würde, empfiehlt es sich, die Überhöhung auf  $h \leq 90 \text{ mm}$  zu begrenzen. Durch diese begrenzte Überhöhung ist ein hinreichender Ausrundungshalbmesser gewährleistet.

Der Ausrundungshalbmesser  $R_{a2}$  soll den Übergang zwischen dem ansteigenden (oder fallenden) Gleis der Weiche und der anschließenden Rampe vermitteln, die erforderlich ist, um die ursprüngliche Gleishöhe wieder zu erreichen. Der Mindesthalbmesser für den Ausrundungsbogen beträgt normalerweise bei Hauptbahnen  $5000 \text{ m}$ . Dieser Wert kann jedoch in und vor Bahnhöfen bis auf  $2000 \text{ m}$  vermindert werden.

Naturgemäß wird es erwünscht sein, stets den geringsten Ausrundungshalbmesser  $R_{a2}$  anzuwenden, um dadurch frühzeitig mit der Rampe beginnen zu können. Denn je kürzer die Länge für die Rampe und den Ausrundungshalbmesser ist, um so eher wird die ursprüngliche Gleishöhe erreicht.

Für die Herstellung der Anschlußrampe sind zwei Gesichtspunkte maßgebend:

1. Die überhöhte Schiene darf niemals steiler als  $1 : 400$  geneigt sein.
2. Die Neigung der überhöhten Schiene gegen die nicht überhöhte Schiene (Neigung der Überhöhungsrampe) soll nicht steiler als  $1 : 8 V$  sein, wobei  $V$  die zulässige Fahrgeschwindigkeit für den Gleisstrang ist, in dem die Überhöhungsrampe liegt.

Nach Abb. 5 liegt die überhöhte Schiene in der Überhöhungsrampe und die nicht überhöhte in der Regelrampe.

Wenn man als Grundsatz festhält, daß die Überhöhungsrampe niemals steiler als  $1 : 400$  geneigt sein soll, so ist es gleichgültig, ob sie in einem Gefälle oder in der Steigung liegt, es darf in keinem Falle die Neigung der Regelrampe  $1 : n_i = 1 : 400$  überschritten werden. Die Neigung der Regelrampe  $1 : n$  ist dann stets noch flacher als die Neigung der Überhöhungsrampe.

Da die Überhöhungsrampe gegen die Regelrampe um höchstens  $1 : 8 V$  geneigt sein soll, wird die Neigung der Regelrampe  $1 : n = 1 : n_i - 1 : 8 V$ .

Für  $n_i = \frac{1}{400}$  ergibt sich als flachste Neigung der Regelrampe  $\frac{1}{n} = \frac{1}{400} = \frac{1}{8 V} - \frac{V - 50}{400 V}$

Zusammenfassend kann über die Neigung der Rampen gesagt werden, daß die Neigung der Überhöhungsrampe

$1 : n_{\bar{u}} \leq 1 : 400$  und die Neigung der Regelrampe

$$1 : n \geq 1 : \frac{400 V}{V - 50} \geq \frac{V - 50}{400 V} \text{ sein soll.}$$

Mit der Absenkung der überhöhten Schiene (Beginn der Überhöhungsrampe) kann schon hinter der letzten durchgehenden Schwelle (Punkt A Abb. 5) begonnen werden. Dadurch wird der Ausrundungshalbmesser  $R_{a2}$  für die Herstellung der Überhöhungsrampe benutzt.

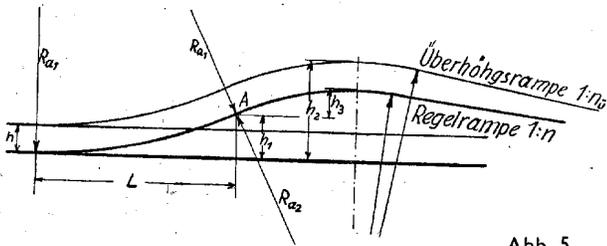


Abb. 5

Die Hebung des äußersten Stranges ( $h_3$  auf Abb. 5) kann örtlich begrenzt sein; hiernach wird oft die Frage zu beurteilen sein, wie weit mit der Überhöhung gegangen werden darf. Nach der Abb. 5 ist

$$h_3 = h_1 + h_2 + h, \text{ hierbei ist } h_1 = \frac{L^2}{2 R_{a1}} \text{ und}$$

$$h_2 = \frac{L^3 R_{a2}}{2 R_{a1}^3}, \text{ wobei für } R_{a1} \text{ und } R_{a2} \text{ die vorstehend ent-}$$

wickelten Angaben benutzt werden, d. h.

$$R_{a1} = \frac{R_w \cdot 1435}{h} \text{ und } R_{a2} = 2000 \text{ m.}$$

Es ist dann

$$h_3 = \frac{L^2 \cdot h}{2 \cdot 1,435 \cdot R_w} + \frac{L^2 \cdot 2000 \cdot h^3}{2 \cdot 1,435^2 \cdot R_w^3} + h \text{ oder}$$

$$h_3 = h \left[ \frac{L^2}{2,87 R_w} \left( 1 + \frac{1393,7 \cdot h}{R_w} \right) + 1 \right] \cdot 1000 \text{ in mm}$$

In dieser Gleichung ist  $h$  bekannt, während  $R_w$  und  $L$  aus dem Lageplan der Reichsbahnweiche entnommen werden kann.

Ist das Gesamtmaß  $h_3$  örtlich begrenzt, so kann aus der Gleichung die größtmögliche Überhöhung  $h$  ermittelt werden.

Unter der Voraussetzung, daß  $R_{a1} = R_{a2}$  ist, vereinfacht sich die Ermittlung der größten Hebung des äußersten Stranges. Es ist dann

$$h_3 = \frac{2 \cdot 1000 \cdot L^2}{2 R_a} + h \text{ in mm}$$

$$\text{und da } R_a = R_w \cdot \frac{1435}{h} \text{ gegeben ist,}$$

$$h_3 = \frac{1000 \cdot L^2 \cdot h}{1435 R_w} + h \text{ oder } h_3 = h \left( \frac{L^2}{1,435 R_w} + 1 \right).$$

Bei Bekanntem  $h$  oder  $h_3$  läßt sich der gesuchte Wert ebenfalls einfach berechnen.

Für eine bestimmte Weichenbauart ist also der Raumbedarf lediglich von der Überhöhung abhängig. Je größer die Überhöhung  $h$  gewählt wird, um so größer ist die Ausdehnung nach Länge, Breite und Höhe, um über Ausrundungsbogen und Anschlußrampe wieder auf die ursprüngliche Höhe des Gleises zu gelangen. Die Überhöhung von Weichen sollte daher in mäßigen Grenzen gehalten werden und in der Regel das Maß  $h = 100 \text{ mm}$  nicht überschreiten.

Bei den Innenbogenweichen sind grundsätzlich zwei Fälle zu unterscheiden, die für den Verlauf der Ausrundungsbogen und Rampen bestimmend sind:

1. Hauptfahrt durch das Zweiggleis und
2. Hauptfahrt durch das Stammgleis.

Wie in dem einzelnen Fall die Ausrundungsbogen (und die Rampe) verlaufen, geht aus den Abb. 6 und 7 hervor.

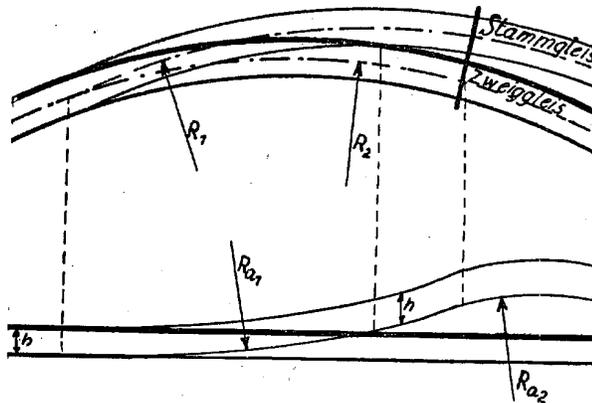


Abb. 6

Man muß das geschwungene Krümmungsbild für die Nebenfahrt erkennen und daraus für das anschließende Gleis die Folgerungen ziehen.

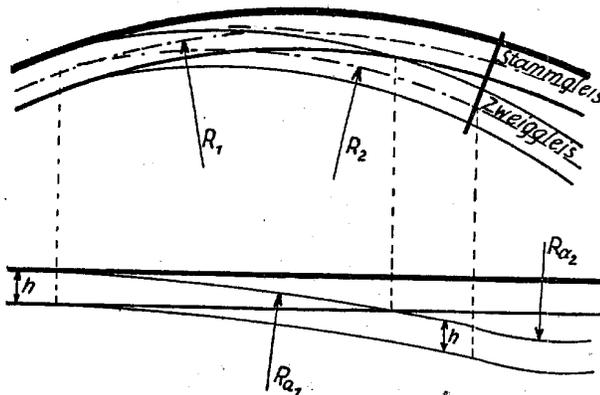


Abb. 7

Die Zusammenstellung zeigt für die kleinste und größte Verbiegung von Weichengrundformen die Ergebnisse nach den vorhergehenden Ausführungen und den z. Z. bei der Deutschen Reichsbahn geltenden Bestimmungen.

### Innenbogenweichen mit Überhöhung

Weichen- grundform	V <sub>0</sub>	V <sub>max</sub>	R <sub>1</sub>		R <sub>2</sub>		Länge von Weichen- anfang bis zur letzten durchgeh. Schwelle	Abstand der Gleis- mitten an der letzten durchgeh. Schwelle	Hauptfahrt durch das Zweiggleis R <sub>2</sub>				Hauptfahrt durch das Stammgleis R <sub>1</sub>				Größe Hebung des äußersten Stranges		Bemerkungen		
			kleinste Halbmesser	größte Halbmesser	kleinste Halbmesser	größte Halbmesser			h	h	h	R <sub>a1</sub> für h nach Spalte 11	h	h	h	R <sub>a1</sub> für h nach Spalte 16	R <sub>a1</sub> = R <sub>a</sub> × $\frac{s}{h}$	R <sub>a2</sub> = 2000 m			
			m	m	m	m			mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm		mm	
49-190-1:7,5	25	50	716				30,589	2204,7						0	30	0	46	908	93	133	
				150					35	95*	54	146	2 870						372	421	*V <sub>max</sub> = 45 km/h
					∞									0	0	0	0	—	—	—	
						190				25	110	38	169	2 479					451	488	
49-300-1:9	30	75	760				37,876	2380,6						0	50	0	82,3	8610	153	217	
				215					30	125*	49,7	207	3 444						454	542	*V <sub>max</sub> = 60 km/h
					3000					0	0	0	0	—	—	—	—	—	—	—	*V <sub>max</sub> = 70 km/h
49-500-1:12	35	100	380				48,059	2306,5						25	150*	40	240,8	4783	492	633	*V <sub>max</sub> = 90 km/h
				215					45	125*	72,7	200,7	5 740						396	527	*V <sub>max</sub> = 60 km/h
					3000					0	25	0	40	28700					68	105	
49-1200-1:18,5	55	155	950				74,608	2318,0						25	150*	40,4	242,2	11480	435	635	*V <sub>max</sub> = 140 km/h
				530					45	150*	72,7	242,2	11 480						435	635	*V <sub>max</sub> = 105 km/h
					10000					0	20	0	32,3	861000					53	85	
					1071				20	150*	32,3	242,2	11 480						435	635	*V <sub>max</sub> = 150 km/h

V<sub>0</sub> = V, bei d-r erstmalig h erforderlich ist. V<sub>max</sub> in Spalte 3 = Größe V für Weichengrundform mit Überhöhung

## Der Langschienenoberbau

Von Gustav Schmager

Die Entschließung der Verkehrskonferenz 1951 kündigt in einem ihrer Punkte von der umfangreichen Verschweißung von 15-m-Schienen zu 30-m-Schienen. Dieser Beschluß ist einerseits im Hinblick auf die technische Durchführung von außerordentlicher Bedeutung und andererseits von nicht geringerer Wichtigkeit für die Entwicklung der Gleistechnik. Mit größter Dringlichkeit wird hier das schwierige Problem des Langschienenoberbaues angesprochen, und eine große Anzahl ungeklärter und umstrittener Fragen erfordert nicht nur eine umfassende Beleuchtung dieses Problems, sondern eine intensive Entwicklungsarbeit für die Zukunft.

Ein Jahrzehnt vor dem letzten Kriege wurde das Problem nach Erreichung einer technisch einwandfreien Stoßschweißung behandelt. Der Erfolg war die Einführung der 30-m-Schiene. Seit dieser Zeit ist, von vereinzelten Versuchen abgesehen, jeglicher Fortschritt zu vermissen. Der Impuls, der durch die Verkehrskonferenz im Hinblick auf das Problem des Langschienenoberbaues gegeben wurde, ist daher als richtungweisend zu begrüßen.

Die Einführung der 30-Meter-Schiene ist allgemein als ein großer Fortschritt in der Entwicklung des Eisenbahnoberbaues zu betrachten.

Es steht außer Zweifel, daß durch eine weitere Verminderung der Schienenstöße oder deren gänzliche Ausschaltung durch Herstellung des lückenlosen Gleises außer einer Steigerung der Fahrannehmlichkeit eine nicht unerhebliche Senkung der Kosten der laufenden Gleisunterhaltung erreicht werden kann. Auch der Fahrzeugbauer würde den Fortfall der zuweilen recht unangenehmen Stöße begrüßen.

Die stets wachsenden Betriebsanforderungen und die angeführten wirtschaftlich-technischen Gründe unterstreichen in eindeutiger Dringlichkeit die Wichtigkeit des Langschienenproblems.

Zur Förderung der weiteren Entwicklungsarbeit auf diesem Gebiet ist es notwendig, die grundsätzlichen Fragen einmal im Zusammenhang zu behandeln.

Jeder Oberbau mit Schienenlängen größer als 24 m bis zum völlig lückenlosen Gleis sei als Langschienenoberbau bezeichnet. Die Länge von 24 m wird in den nachfolgenden Ausführungen noch begründet.

Bei einem lückenlosen Gleis, das auf große Länge keine Stoßlücke aufweist, können hinsichtlich seines Verhaltens bei Temperaturänderungen ein nichtatmender mittlerer Teil und die beiden atmenden Endstücke unterschieden werden. Der nichtatmende mittlere Teil ist der wesentliche Bestandteil des lückenlosen Gleises. In ihm bedingt jede Änderung der Temperatur eine ihr proportionale Änderung der Schienenlängsspannung.

Die Enden des lückenlosen Gleises sind an der freien Bewegung behindert durch den Widerstand des Gleises gegen Längsverschiebung im Schotterbett und durch den Widerstand der Laschenverbindung mit dem anschließenden Gleis.

Die in diesen Schienenenden auftretenden Spannungen sind wesentlich davon abhängig, ob die Bewegungsmöglichkeit der Schienenenden bei den durch Temperatureinflüsse bedingten Längenänderungen unbeschränkt oder beschränkt ist.

Entsprechend den durch Wärmeeinflüsse entstehenden Spannungen unterscheidet man bei Langschienenstrecken drei Systeme:

- unter Spannung befindliche Schienenstrecken,
- „zeitweise“ unter Spannung befindliche Schienenstrecken, und
- spannungsfreier Langschienenoberbau.

Man bezeichnet diese endlos zusammengeschweißten Gleise und all jene Oberbausysteme, bei denen die sich infolge Wärmewirkung ausdehnenden Schienen keine Bewegungsmöglichkeit in der Längsrichtung haben oder die Bewegungsmöglichkeit durch Sondervorrichtungen unterbunden ist, als „Langschienenoberbau unter Spannung“.

Bei diesem System müssen die Wärmespannungen durch Reibungswiderstand zwischen den Quer- oder Sonderwellen und der Bettung aufgenommen werden. Um die Zug- und Druckspannung auszugleichen, muß das Verlegen der Schienen bei einer mittleren oder neutralen Temperatur erfolgen.

Wenn wir bei der mittleren Temperatur, also bei  $+15^{\circ}\text{C}$ , Schienen verlegen und als äußerste wärmste Temperatur  $+60^{\circ}$  in Betracht ziehen, so sehen wir, daß nach der Formel

$$\sigma = \pm \alpha \cdot E \cdot (t - t_0),$$

wobei  $\alpha$  den Wärmeausdehnungskoeffizienten des Schienenwerkstoffes ( $\alpha = 0,0000115$ ),  $E$  seinen Elastizitätsmodul ( $2\,200\,000\text{ kg/cm}^2$ ),  $t_0$  die Verlegungstemperatur, also im vorliegenden Falle  $+15^{\circ}$ , und  $t$  die augenblickliche Temperatur bedeutet, sich nach Einsetzen der Werte in den Schienen eine Druckspannung ergibt von

$$\sigma = 0,0000115 \cdot 2\,200\,000 \cdot 45 = 1140\text{ kg/cm}^2.$$

Wird die äußerste kälteste Temperatur von  $-30^{\circ}\text{C}$  in Rechnung gesetzt, dann ergibt sich eine ebenso große Spannung entgegengesetzter Richtung, also eine Zugspannung von  $1140\text{ kg/cm}^2$ .

Diese bedeutende Druck- und Zugspannung entwickelt in einer Schiene S 49 mit einem Querschnitt von  $62,28\text{ cm}^2$  eine maximale Längskraft von  $70\,800\text{ kg}$  in jedem einzelnen Querschnitt, die von dem Bettungswiderstand aufgenommen werden muß.

Die Langschienengleise, wie der jetzige 30-m-Bau, wo eine beschränkte Bewegungsmöglichkeit der Schiene vorliegt, da deren Stoßfugen einen Teil der durch Wärme verursachten Bewegung aufnehmen können, bezeichnet man als „zeitweise“ unter Spannung befindlich. Diese Bezeichnung sei mit folgendem Beispiel erläutert:

Die Ausdehnung einer 60-m-Schiene beträgt nach der Formel

$$\lambda = l \cdot \alpha \cdot t,$$

wobei  $l$  die Länge der Schiene und  $t$  die äußerste vorkommende Temperaturschwankung ( $+60$  bis  $-30 = 90^{\circ}$  bedeutet,  $\lambda = 60 \cdot 0,0000115 \cdot 90 = 62\text{ mm}$ ).

Die angewandte Stoßlücke ist jedoch nur  $20\text{ mm}$  breit. In der Schiene wird also eine einer  $(62 - 20 = 42:2 =)$   $21\text{ mm}$  breiten Fuge entsprechende Zug- oder Druckspannung auftreten. Der Lücke von  $21\text{ mm}$  entspricht ein Temperaturunterschied von  $300$ . Es tritt also auf Grund der Beziehung  $\sigma = \alpha \cdot E \cdot t = 0,0000115 \cdot 2\,200\,000 \cdot 30 = \pm 760\text{ kg/cm}^2$  bei den äußersten Temperaturen in der freiliegenden 60-m-Schiene bei  $20\text{ mm}$  Stoßlücke eine Spannung von  $760\text{ kg/cm}^2$  auf; d. h. in einer Schiene S 49 wird eine Kraft von rund  $47\,300\text{ kg}$  wirksam.

Werden die Schienen nicht genau bei der mittleren oder neutralen Temperatur verlegt, können große Verschiebungen sowohl bei der Zug- als auch bei der Druckspannung beobachtet werden.

Wenn die Schienen anstatt bei  $+15^{\circ}$  bei einer Temperatur von  $+20^{\circ}$  oder  $+10^{\circ}$  verlegt werden, so entspricht dem Temperaturunterschied von  $5^{\circ}$  eine Druck- oder Zugspannung  $\pm 126\text{ kg/cm}^2$ . Bei einer Schiene S 49 bedeutet dies eine wirksame Kraft von  $7850\text{ kg}$ .

Auch bei diesem System muß dann die Bettung einen Teil der durch Wärme erzeugten Kräfte aufnehmen.

Ein stoß- und spannungsfreies Langschienengleis liegt vor, wenn man an den Enden der freiliegenden Langschiene ein solches Schienenende schweißte, das die durch Wärme verursachte Bewegung der verwendeten Langschienen in vollem Maße ermöglicht, also praktisch unbeschränkte Bewegungsmöglichkeit durch Anwendung von Ausdehnungsstößen vorliegt. Das spannungsfreie Langschienengleis wird in der Mitte starr verankert; d. h., die Schienen werden an zehn bis zwölf Schwellen durch geeignete Unterlagsplatten fest verspannt verlegt, wodurch man in der Mitte der Schiene einen derart starren Gleisrahmen erhält, daß die Schienen sich unter der Wirkung der wärmeerzeugenden Kräfte nur nach links oder rechts von der Verankerungsstelle bewegen können. (Fortsetzung folgt)

# Kraftverkehr

Von Kurt Starke

## Durchführung der konzentrierten Be- und Entladung Ergebnis einer Arbeitstagung

Um insbesondere den Transportraum der Eisenbahn und der Schifffahrt besser auszunutzen, wurde auf der 2. Verkehrskonferenz beschlossen, die konzentrierte Be- und Entladung durchzuführen. Daß dieser Beschluß in die Praxis umgesetzt werden kann, wurde im Verlauf der Zeit durch gute Beispiele bewiesen. Das Beispiel „Maxhütte“ hat vor allem gezeigt, daß in diesem Zusammenhang auch Wettbewerbe zur Leistungssteigerung möglich sind.

Leider ist festzustellen, daß dem Beschluß bisher nicht in entscheidendem Maße Rechnung getragen wurde. Seit der 2. Verkehrskonferenz und auch seit der Arbeitstagung des Kraftverkehrs im Sommer dieses Jahres sind Monate verstrichen, ohne daß es gelang, die konzentrierte Be- und Entladung zur Anwendung zu bringen. Dieses Versäumnis kann jetzt während der Kartoffel- und Rübenaktion nachgeholt werden, wobei zugleich erreicht wird, Erfahrungen für das Jahr 1952, das zweite Jahr unseres Fünfjahrplans, zu sammeln und für die erforderliche Leistungssteigerung auszuwerten.

Anläßlich der Vorbereitung zur Einbringung der Hackfrüchte hat die Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen eine Arbeitstagung durchgeführt, an der außer der Generaldirektion Deutsche Reichsbahn und der Generaldirektion Schifffahrt sämtliche interessierten Stellen für die Kartoffel- und Zuckerrübenaktion beteiligt waren. Zur Debatte stand die Durchführung der konzentrierten Be- und Entladung und in Verbindung damit die Durchführung von Komplexwettbewerben.

Das Ergebnis dieser sachlich gehaltenen Besprechung war, daß die bevorstehende Aktion außerordentliche Möglichkeiten bietet, die konzentrierte Be- und Entladung durchzuführen, wobei aber zu beachten ist, daß von allen Stellen entsprechende Voraussetzungen geschaffen werden müssen.

Nach dem Bericht des Staatssekretariats für Einkauf und Erfassung sind für die Transportplanung bereits Vorbereitungen getroffen, die aber von den VEAB der Länder leider nicht so weiterentwickelt wurden, wie es für eine zügige Transportabwicklung erforderlich ist. Es muß also schnellstens dafür gesorgt werden, daß sowohl für die Be- als auch für die Entladung wirklich reale, detaillierte Transportpläne von den für die Verladung verantwortlichen Stellen aufgestellt werden. Das gilt auch für die Zuckerindustrie, die genau so wie die VEAB Transportpläne entsprechend den örtlichen Gegebenheiten unter Beachtung ihrer Aufnahmefähigkeit festlegen muß. Die Dekadenmeldungen müssen unter Berücksichtigung des „wann“ und „wohin“ ebenfalls reale sein. Die nach diesen Gesichtspunkten aufgestellten Pläne müssen von den drei Verkehrsträgern nach gemeinsamer Absprache zu klaren Operativplänen entwickelt werden.

Für die Durchführung der konzentrierten Be- und Entladung und auch für die Zugbildung der Deutschen Reichsbahn ist es notwendig, Schwerpunkt-Sammelplätze zu schaffen. Die Festlegung muß zwischen der Landwirtschaft und den drei Verkehrsträgern gemeinsam erfolgen. Es wird hierbei zu beachten sein, daß unter Umständen größere Transportwege entstehen, wodurch größere Transportkosten verursacht werden. Diese Betrachtung darf aber nicht einseitig erfolgen, sondern muß — wie der Stellvertretende Ministerpräsident Walter Ulbricht klar zum Ausdruck brachte — nach volkswirtschaftlich richtigen Gesichtspunkten vorgenommen werden, d. h., daß sich das „Mehr“ an

dieser Stelle mit dem „Weniger“ an anderen Orten ausgleicht. Weiter ergibt sich bei sachlicher Betrachtung, daß die schnellere Einbringung der Ernte zum schnelleren Arbeiterlös für unsere Bauern und zum schnelleren Umlauf des Transportraumes führt.

Voraussetzung bei dieser Aktion ist die ausreichende Gestellung von Ladepersonal sowohl auf der Be- als auch auf der Entladeseite an Hand der bereits erwähnten operativen örtlichen Pläne. Das sichere Funktionieren des erstrebten Transportablaufes ist aber nur gewährleistet, wenn die Ladezeiten je Tonne unbedingt eingehalten werden. Bei der Verteilerorganisation für die Kartoffeln dürften sich einige Erschwernisse ergeben, die aber bei richtiger Überlegung und guter Organisation unschwer zu überwinden sind.

Sie sind leicht zu überwinden, wenn es gelingt eine gute Nachrichtenübermittlung durchzuführen. Es muß der engste Kontakt zwischen dem Verloader und der Eisenbahn, dem Schiff, dem Kraftverkehr und den ATGen hergestellt werden. Aber auch umgekehrt ist er notwendig. Da die Züge bzw. Wagen und Schiffe, ortsgelunden gestellt und richtungsmäßig abgerichtet werden, muß auch der Empfänger frühzeitig verständigt werden, damit zeitgebunden der Transportraum für die Beförderung des Gutes mit Lastkraftwagen disponiert werden kann. Durch eine gute, gegenseitige Nachrichtenübermittlung ist die Garantie gegeben, einen schnellen Transportablauf mit dem geringsten Einsatz von Mitteln durchzuführen. Es gilt, hierbei zu überlegen, ob es erforderlich wäre, eine Vereinbarung mit dem Ministerium für Post und Fernmeldewesen dahingehend zu treffen, daß die sich aus der Kartoffel- und Rübenaktion ergebenden Telefongespräche vorrangig abgefertigt werden können, ohne daß Sonderkosten erhoben werden.

Bekannt ist, welchen Erfolg der Komplexwettbewerb zwischen der Maxhütte und der Deutschen Reichsbahn gezeitigt hat. Die Auswertung dieses Erfolges, angewandt für die diesjährige Aktion, dürfte bei guter Unterstützung durch die entsprechenden Industrieergewerkschaften dazu führen, für die Be- und Entladung Wettbewerbe zu organisieren und durchzuführen. Es dürften sich außerordentliche Möglichkeiten im Kreis- und Landesmaßstab bieten, die Be- und Entladezeiten durch Wettbewerbe zu senken. Auch für die ATG-Außenstellen bestehen die besten Voraussetzungen, und zwar in der Frage: „Wer führt die beste Fahrzeugdisposition und Gestaltung der An- und Abfuhr durch.“ Bei gleichen, z. B. kreislichen Voraussetzungen werden solche Dienststellen-Wettbewerbe mit zum vollen Erfolg der ganzen Aktion beitragen. Der Volkskammer-Appell hat in der ganzen Deutschen Demokratischen Republik eine neue Wettbewerbsbewegung ausgelöst. Daher sind auch die im Kraftverkehr vorhandenen Möglichkeiten auszunutzen, sich dieser Wettbewerbsbewegung anzuschließen.

Nach Berichten sind in Mecklenburg die besten Ansätze für die Durchführung der konzentrierten Be- und Entladung sowie für die Durchführung von Wettbewerben vorhanden. Es kann und darf aber nicht bei den Ansätzen bleiben. Es muß bei der diesjährigen Kartoffel- und Zuckerrübenerte unter Beweis gestellt werden, daß Beschlüsse nicht umsonst gefaßt sind. Daher gilt es, nicht nur für die drei Verkehrsträger, sondern auch für die an der Durchführung der Aktion interessierten Stellen, die Beschlüsse zum Nutzen der gesamten Wirtschaft der Deutschen Demokratischen Republik unter Einbeziehung einer instruktiven, gegenseitigen Kontrolle in die Tat umzusetzen.

## Arbeitsschutz im Straßenverkehr

Von Ing. Paul Rölke

Jeder, der sich auf öffentlichen Straßen und Plätzen befindet, zählt im Sinne der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu den Verkehrsteilnehmern. Und wem ist nicht die Grundregel des § 1 dieser Verordnung schon zu Ohren gekommen: In ihr wird gesagt:

„Jeder Teilnehmer am öffentlichen Straßenverkehr hat sich so zu verhalten, daß der Verkehr nicht gefährdet werden kann; er muß ferner sein Verhalten so einrichten, daß kein anderer geschädigt oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“

So mancher könnte nun der Meinung sein, daß jedes andere Verhalten unter Strafe gestellt ist und sich weitere Vorschriften erübrigen. Doch zur Verkehrsregelung der Fußgänger, des Fahrzeug- und Reitverkehrs sowie zum Schutze des Verkehrs überhaupt war der Erlaß von insgesamt 50 Paragraphen erforderlich. Diese Straßenverkehrsordnung (erlassen am 13. November 1937) regelt das Verhalten aller Verkehrsteilnehmer.

Die am gleichen Tage erlassene Straßenverkehrszulassungs-Ordnung (StVZO) regelt dagegen die Voraussetzungen für die Teilnehmer am öffentlichen Straßenverkehr und ist, wie die Erfahrung lehrt, im allgemeinen weniger bekannt, leider auch in Kreisen derer, die mit Fahrzeugen umzugehen haben. In der StVZO mit ihren 72 Paragraphen wird bestimmt, welche Voraussetzungen Personen und Fahrzeuge erfüllen müssen, um am Verkehr teilzunehmen.

Noch weniger sind — und das muß an dieser Stelle bedauerlicherweise gesagt werden — die Unfallverhütungsvorschriften, die zum Schutze der Werkstätigen vom Ministerium für Arbeit der Deutschen Demokratischen Republik, Hauptabteilung Arbeitsschutz, erlassen worden sind, Allgemeingut. In ihnen sind alle Bestimmungen enthalten, die der Unfallverhütung und damit der Erhaltung des Lebens und der Gesundheit dienen. Sie schließen im Hinblick auf den Verkehr alle Verkehrswege, also auch den Fabrikhof, im Sinne der Straßenverkehrsordnung und der Straßenverkehrszulassungsordnung ein. Deshalb müssen alle in gewerblichen, forst- und landwirtschaftlichen Betrieben beschäftigten Personen, die mit Fahrzeugen, gleich welcher Art umzugehen haben, neben den behördlichen Bestimmungen über den Straßenverkehr auch die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften kennen und befolgen. Täglich beweisen es die Eingänge von Unfallanzeigen, daß durch Leichtsinns, Unachtsamkeit, Nichtbeachtung, aber leider auch Unkenntnis der Unfallverhütungsvorschriften schwere und tödliche Unfälle verursacht werden. Die StVO § 7 wie auch StVZO § 31 machen es zur Bedingung, daß der Fahrer geeignet und selbstständig sein muß und daß er auch für Zug und Ladung verantwortlich ist. Deshalb ist es in erster Linie Pflicht eines jeden Fahrers, gleichviel, ob Fuhrwerkslenker oder Kraftfahrer, nur mit technisch einwandfreien Fahrzeugen und Hilfsmitteln zu arbeiten und die ihm zur Hilfe beigestellten Mitarbeiter, Beifahrer und dergleichen auf die mit der Arbeit verbundenen Gefahren hinzuweisen und richtig anzuleiten. Bei einem Unglücksfall wird jedoch der verantwortliche Betriebsleiter oder Fahrzeughalter mit zur Verantwortung gezogen, wenn er seinen Pflichten, die ihm gemäß UVV 1 obliegen, nicht nachgekommen ist. Es kann deshalb nicht eindringlich genug auf die Wichtigkeit der Kenntnis und Beachtung der Unfallverhütungsvorschriften hingewiesen werden, weil vor allem Menschenleben und Material geschützt und zum anderen hohe Ordnungsstrafen und gerichtliche Strafverfahren vermieden werden.

Um solche zu vermeiden, sind die Arbeitsschutzinspektoren ständig bemüht, bei Betriebsüberprüfungen (hierzu gehören auch die Fahrräder, Kraftfahrzeuge der Betriebsangehörigen sowie alle betriebseigenen Fahrzeuge), Vorträgen und ASK-Schulungen auf Grund ihrer umfassenden Erfahrungen auf vorhandene Mängel aufmerksam zu machen und ihre Beseitigung anzuordnen. Die Aufgaben, die dem Arbeitsschutz im Verkehr erwachsen, sind ebenso mannigfaltig wie die Unfall- bzw. Gefahrenquellen; gilt es doch gerade auf

Grund der Erfahrungen, Unheil zu verhüten und damit unser wertvollstes Gut, die Gesundheit unserer Menschen, zu erhalten. Es ist im Rahmen dieser Abhandlung gar nicht möglich, alle wesentlichen Dinge, die in das Aufgabengebiet fallen, aufzuzeigen. Jedoch mögen einige Hinweise zur Anregung dienen.

Das beginnt schon auf dem Wege zur Arbeitsstelle. Hier ist zu beachten: die Beschaffenheit der Fußwege, Sperrung von Trümmerstätten, Bodenvertiefungen, Baustellen, vorübergehende Ablage von Schüttgut oder Stapel, Arbeits- und Gerätewagen sowie ihre Beleuchtung bei Dunkelheit, Kennzeichnung von Gefahrenstellen, wie zum Beispiel bei Dacharbeiten, Vermeidung von Gefahren bei Benutzung von eigenen oder anderen Verkehrsmitteln (Trittbrettfahrer usw.). In einem Betrieb wurden in den Fahrradständern von 54 Fahrrädern nur sieben als einwandfrei festgestellt. Ein zu hoch- oder querstehender oder verschmutzter Rückstrahler kann ebenso zum Verhängnis werden wie schlecht funktionierende oder gar fehlende Bremsen. Ungeschützt mitgeführte Äxte, Sensen, andere sperrige, schwere und den Fahrer behindernde Gegenstände sind gefährlich.

Neben dem Fußgänger- und Radfahrerverkehr gilt aber die besondere Sorge dem Verkehr mit Fuhrwerken und dem Kraftverkehr. Obgleich schon länger als 17 Jahre die Unfallverhütungsvorschriften auf sichere Sitzgelegenheiten für den Fahrer oder Beifahrer hinweisen, verkehrt eine erhebliche Anzahl von Fahrzeugen, die weder diesen noch anderen Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschrift 12 — Fahrzeuge — Ausgabe 1948 entsprechen.

Die für die speziellen Gebiete eingesetzten Arbeitsschutzinspektoren sind zum größten Teil in den Ausschüssen vertreten, wo sie im Hinblick auf die Unfallverhütung Einfluß nehmen. Aber auch bei Ausstellungen und Messen werden sie stets darauf hinwirken, mangelhafte Erzeugnisse, durch die körperliche Schädigungen hervorgerufen werden können, zu verwerfen oder Änderungen anzuordnen. Der Arbeitsschutz erfordert aber nicht nur die strenge Überwachung durch die Arbeitsschutzinspektoren, nein, hier sollten noch mehr als bisher die Arbeitsschutzkommissionen in den Betrieben eingreifen. Einige Arbeitsschutzkommissionen, Betriebsgewerkschaftsleitungen und Betriebsleitungen haben die Wichtigkeit der Zusammenarbeit mit den Arbeitsinspektoren erkannt, reichen vor Aufnahme neuer Artikel in die Produktion die Gegenstände zur gutachtlichen Stellungnahme ein. Das ist wichtig, denn so lassen sich schon von vornherein Unkosten, Zeit und Material einsparen und gleichzeitig Unfälle verhüten.

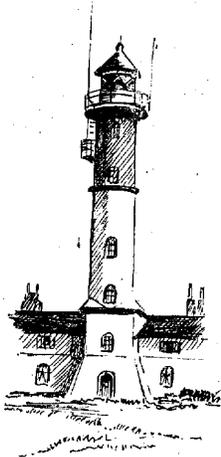
Recht erfolgreich und ersprießlich war bisher die Zusammenarbeit mit den Herstellern von bereiften Fahrzeugen, insbesondere denen für Anhänger, Traktoren und unfallverhütende Kupplungen. Nicht unerwähnt kann das Bestreben zur Schaffung eines Universalsitzes für Fahrzeuge mit tierischem Zug bleiben, passend für Plateau-, Kasten-, Leiter-, Jauchen- und Langholzwagen. Es geht darum, der Entwicklung des zunehmenden Straßenverkehrs Rechnung tragend, für den Fuhrwerkslenker eine sichere Sitzgelegenheit zu schaffen. Kein Kutscher sollte heute noch entgegen den Vorschriften neben seinem Fuhrwerk hergehen, weil er sich ständig der Gefahr des Überfahrenwerdens aussetzt.

Das unfallschutzwidrige Verhalten wurde bereits kurz angedeutet, doch soll hier besonders auf eine leider noch weit verbreitete Unsitte, die an grenzenlosen Leichtsinns reicht, hingewiesen werden. Auf Grund der Unfallverhütungsvorschrift 12 § 21 dürfen Personen auf Zugmaschinen (Schleppern) nur mitfahren, wenn besondere Sitze vorhanden sind. Das Stehen auf der Maschine während der Fahrt ist verboten. Das gilt aber gleichfalls für andere Fahrzeuge, ausgenommen sind hiervon Elektrokarrenfahrerstände. Für letztere, im Personenverkehr eingesetzt, sollte in der Entwicklung auch ein Fahrersitz mit geschlossenem Aufbau zur Selbstverständlichkeit werden.

# Schifffahrt

Von Ing. Wilhelm Völkers

## Die Leuchfeuer in der Bucht von Wismar Zur Eröffnung des Nachtverkehrs



Mit der Entwicklung des Außenhandels der Deutschen Demokratischen Republik wuchs der Schiffsverkehr in den Häfen von Wismar von Jahr zu Jahr. Durch den großzügigen Ausbau von Ufermauern und Umschlagseinrichtungen und den Bau der Kalikippanlage im Jahre 1950 konnten immer mehr und größere Schiffe in Wismar abgefertigt werden. In den Jahren 1950/51 wurde die Schifffahrtsrinne in der Wismarbucht weiter verbreitert und vertieft. In den Nachtstunden war jedoch kein Schiffsverkehr möglich, da die bestehenden Leuchfeuer hierfür nicht ausreichten. Die bei Einbruch der Dunkelheit von See kommenden Schiffe mußten auf der Außenreeede ankern, und die Schiffe im Hafen, deren Beladung bis zum Dunkelwerden nicht beendet wurde, konnten erst am nächsten Morgen auslaufen. Im Zuge des planmäßigen Ausbaues des Hafens Wismar wurden neue Leuchfeuer zwischen der Insel Walfisch und Wismar gebaut, die im Sommer dieses Jahres in Betrieb genommen worden sind. Erst hierdurch konnte die kurze Beladezeit der Schiffe an der Kalikippanlage voll ausgenutzt werden, da nun Schiffe, die morgens ankommen, abends wieder in See gehen können.

### Die alten Leuchfeuer

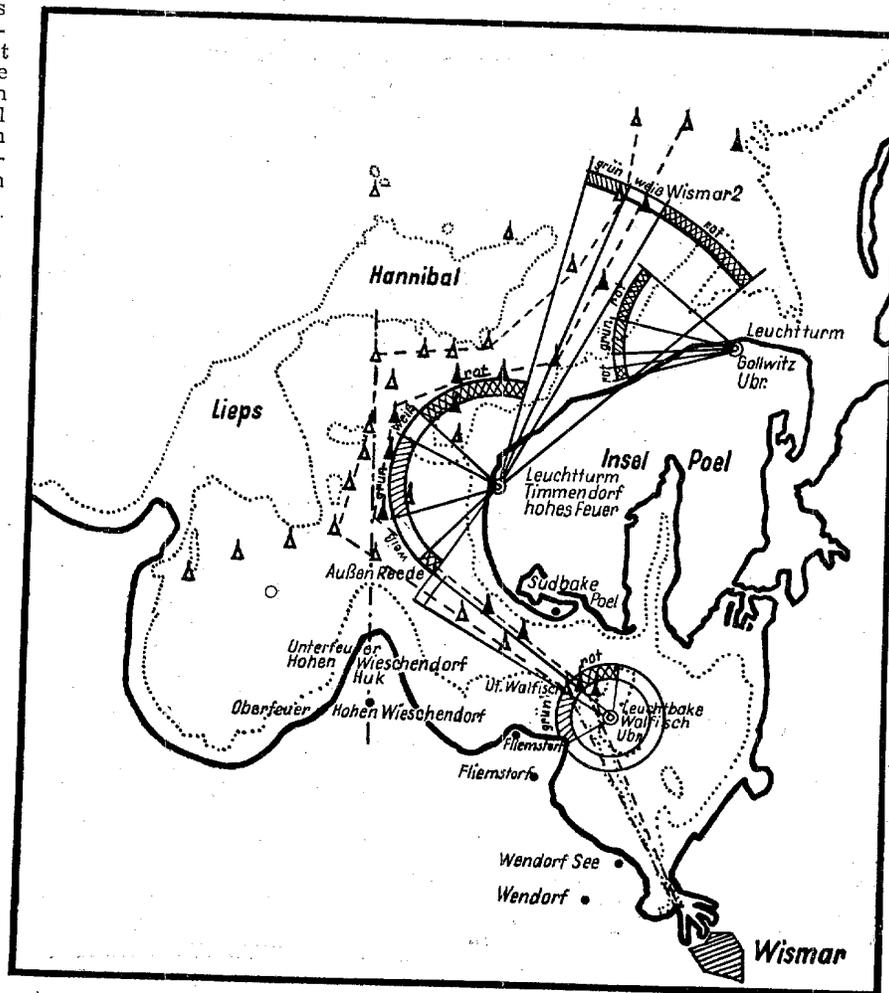
Die Einfahrt nach Wismar wird durch die vorgelegerte Insel Poel vor Wind und Wetter geschützt. Im Westen bietet die mit einem schmalen Rücken übers Wasser ragende ausgedehnte Untiefe Lieps, die sich in der Untiefe Hannibal fortsetzt, Schutz vor Seegang. Schon in früheren Zeiten wurden auf der Insel Poel Leuchttürme mit starken Feuern errichtet, welche die Schiffe sicher bis zur Außenreeede zwischen Hohenwieschendorf und Timmendorf leiteten. Das feste Feuer Timmendorf, welches 10 sm weit leuchtet, führt die von See kommenden Schiffe auf die Anseglungstonne Wismar 2, mit welcher das System von Tonnen beginnt. Zahlreiche Tonnen sind als Leuchtonnen mit Blitzen, Blinken oder Scheinen ausgebildet. Sie bezeichnen das Fahrwasser in Ergänzung der Leuchttürme.

Das feste Feuer Timmendorf mit seinen nordöstlich

scheinenden Sektoren Rot-Weiß-Grün leitet die Schiffe bis auf die Höhe von Gollwitz, einem unterbrochenen Feuer mit den Sektoren Rot-Grün-Weiß-Rot, dessen weißer Sektor den neuen westlichen Kurs angibt. Nach etwa 2,5 sm Fahrt in westlicher Richtung gibt nun der Leuchtturm Timmendorf mit seinen nordwestlich scheinenden rot-weiß-grünen Sektoren Quermarkenfeuer für den neuen Südkurs, der zwischen den Untiefen Schweinskötel und Platte hindurchführt. Dieser Kurs wird durch Ober- und Unterfeuer Hohenwieschendorf, die weiße Scheine aussenden, angegeben. Timmendorf gibt nun noch einmal mit seinem südwestlich gerichteten weißen Sektor Quermarkenfeuer zur Kursänderung auf die Leuchtbake Walfisch. Timmendorf verläßt dann die Schiffe mit seinem letzten roten Sektor auf der Außenreeede. Weiter war die Nachtfahrt mit Seeschiffen bisher nicht möglich.

### Die neuen Leuchfeuer

Im Herbst 1950 wurde die Befeuung von der Außenreeede bis zu den Häfen von Wismar ausgebaut. Vor der Leuchtbake Walfisch, deren weißes unterbrochenes Feuer durch rote und grüne Sektoren begrenzt wird, wurde das Unterfeuer Walfisch, ein festes, weißes Feuer, errichtet. Diese beiden Feuer geben nun zusammen als Richtfeuer den Kurs auf die



Insel Walfisch an, bis das grüne Quermarkenfeuer Fließmorf-Huk einen neuen Kurs auf Ober- und Unterfeuer Wendorf mit weißen Blitzen angibt. Der letzte Kurs zum Hafen wird durch die kräftigen roten Scheine der Ober- und Unterfeuer Wismar, die an Land errichtet sind, bezeichnet. Für ausgehende Schiffe wurden außerdem Ober- und Unterfeuer Fließmorf gebaut. Ferner bildet das Unterfeuer Walfisch mit der Südbake Poel ein weiteres Richtfeuer für ausgehende Schiffe. Die Leuchten der Unterfeuer Walfisch, Fließmorf, Wendorf und Oberfeuer Fließmorf sind auf im Wasser stehenden tief gegründeten Betonsockeln errichtet. Während die Feuer an Land elektrisch betrieben werden, haben die am Wasser gebauten Leuchten Propangas erhalten. Der Bau der Fundamente für die letzteren soll im folgenden näher beschrieben werden.

### Der Bau der neuen Leuchtfeuer-Fundamente

Nach dem Entwurf des Wasserstraßenhauptamtes Rostock wurden zunächst sechs hölzerne Pfähle von 12 Meter Länge eingerammt und dann Spundbohlen geschlagen, so daß ein achteckiger geschlossener Kasten entstand. Der Kasten wurde über Mittelwasser verzimmert und erhielt oben Stahlanker. Nachdem der Kasten mit Steinen vollgeschüttet war, wurde der obere Teil ausbetoniert oberhalb der Spundwand mit Granit verblendet und auf diesem Sockel der Propangas-Behälter mit der Leuchte aufgebaut.

Die Unterfeuer Wendorf und Walfisch wurden von der Hafengemeinschaft Wismar ausgeführt. Nach dem Vorschlag des Verfassers wurde hierbei jedoch ein anderes Bauverfahren angewendet. Es wurde nämlich befürchtet, daß der Kasten nicht dicht werden würde, da einzelne Spundbohlen, die nur oberhalb des Wassers in Zangen geführt werden konnten, aus der Feder springen würden. Außerdem wurde angestrebt, die Bauzeit durch Vereinfachung der Rammarbeiten zu verkürzen. Der Hafengemeinschaft Wismar stand eine Bockschute mit 35 t Tragkraft zur Verfügung. Berechnungen, bei denen auch das spez. Gewicht der angelieferten Kiefernholzbohlen sorgfältig ermittelt wurde, ergab sich zu  $690 \text{ kg/m}^3$ , zeigten, daß die Tragfähigkeit der Schute ausreichte, um den Spundwandkasten im Ganzen anzuheben und einzuschwimmen.

Die Spundbohlen wurden daher bereits am Ufer zusammengebaut. Innen wurden Verstreibungen aus

Holz und außen Flacheisenbänder angebracht, um den Kasten zusammenzuspannen. An jeder Bohle angebrachte Holzschrauben verhinderten, daß einzelne Bohlen beim Transport herausrutschten. Der Kasten sollte auf 5 m Wassertiefe abgesetzt werden. Das Gewicht über Wasser reichte aus, um den Auftrieb zu überwinden, jedoch bereitete die Stabilität Schwierigkeiten. Um den Kasten im Wasser in die lotrechte Lage bringen zu können, mußte unten eine 50 cm starke Betonplatte einbetoniert werden, die sich auf hölzerne Knaggen über der Schneide auflegte. Die Betonplatte mußte so angeordnet werden, daß sie beim Transport nicht herausfiel, daß aber trotzdem die Bohlen nach dem Absetzen einzeln an ihr vorbei gerammt werden konnten. Es waren außerdem Aussparungen für die nachträglich zu rammenden Pfähle vorzusehen. Nach dem Abheben vom Ufer wurde die Platte betoniert, der Kasten aufgerichtet und am Haken senkrecht hängend eingeschwommen und an der vorgesehenen Stelle abgesetzt. Sofort nach dem Absetzen wurden, während der Kasten noch im Haken hing, einige Bohlen nach Lösen der Holzschrauben vorgeammt, damit der Kasten erst einmal Halt bekam. Nachdem er einwandfrei lotrecht stand, wurde der Haken der Bockschute ausgehängt und die Bohlen einzeln nachgerammt, wobei die Schwimmramme sich um den Kasten herum verholte, bis alle Bohlen die vorgesehene Rammtiefe erreicht hatten. Dann wurde die innere Verzimierung gelöst und mit Hilfe der Bockschute herausgehoben. Mit dem Rammen der sechs Innenpfähle waren die Rammarbeiten beendet. Sie nahmen, vom Absetzen an gerechnet, vier Tage für jeden Kasten in Anspruch. Nachdem die Stahlanker eingezogen und die äußere Verzimierung angebracht war, wurde der Kasten mit Steinen angefüllt und der Betonsockel aufbetoniert. Dann wurde die Granitverblendung aufgemauert und der Füllbeton bis zur vorgesehenen Höhe gebracht. Mit dem Anbringen der Geländer und Leitern waren die Bauarbeiten beendet, und die Laterne konnte aufgesetzt werden.

Am 1. Juli 1951 wurde der Nachtverkehr freigegeben und damit ein wesentlicher Fortschritt für den Schiffsverkehr von und nach Wismar erzielt. Auch der Bäderverkehr für die werktätige Bevölkerung nach den Ostseebädern Boltenhagen und der Insel Poel ist dadurch bedeutend erleichtert worden.

## Das Frachtgeschäft in der Binnenschifffahrt

Von Willy Brandt

Um über dieses Thema schreiben zu können, muß man zuerst feststellen, was überhaupt Binnenschifffahrt ist? Binnenschifffahrt ist die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern auf allen schiffbaren Strömen und Gewässern.

Unter einem Frachtgeschäft ist ein Vertrag zu verstehen, den ein Kaufmann in seinem Betriebe gewerbsmäßig tätigt, um Güter zur Beförderung zu übernehmen. Es brauchen aber nicht nur Waren als Güter zu betrachten sein, sondern auch Floßhölzer, wenn sie nicht selbst als Beförderungsmittel dienen. Das Frachtgeschäft wickelt sich ab zu den Bestimmungen des Binnenschifffahrtsgesetzes, welches durch „Die Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen für die Stromgebiete der Elbe und Havel und deren Nebenflüsse“ erweitert worden ist.

Zur Durchführung eines Frachtgeschäftes ist ein Frachtführer erforderlich. Frachtführer wiederum ist, wer es gewerbsmäßig übernimmt, die Beförderung von Gütern auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern durchzuführen. Auch im Land-Transport gibt es einen Frachtführer analog dem Frachtführer der Binnenschifffahrt. Der Frachtvertrag selbst kann gemäß eines Schlußbriefes oder eines langfristigen Vertrages getätigt werden. Wird keines von beiden ausgestellt, so ist mit der Übergabe des Gutes und mit der Unterzeichnung das Frachtgeschäft getätigt. Ähnlich wie bei der Reichsbahn, wo er sich der E. V. O. unterwirft, unterliegt der Absender durch die Übergabe des Frachtbriefes den günstigen Beförderungsbedingungen des B. S. G. und den Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen.

Frachtführer in der Deutschen Demokratischen Republik ist laut Regierungsbeschluss vom 27. Juli 1949 allein die Deutsche Schifffahrts- und Umschlagsbetriebszentrale, während alle übrigen nur als Unterfrachtführer auftreten können. Der Vertragsgegner des Frachtführers ist der Absender, der vielfach früher als Befrachter auftrat, während er heute nur als Absender in Erscheinung tritt. Durch den Abschluß des Frachtvertrages werden die Rechtsverhältnisse in der Regel nur zwischen Frachtführer und Absender hergestellt, es kann aber auch der Vertrag mit dem Empfänger geschlossen werden. Vermittler oder Makler, wie sie früher auftraten, sind im Interesse der Kostensenkung heute in der Deutschen Demokratischen Republik ausgeschaltet.

Der Frachtführer hat das Recht, vom Verlager einen Frachtbrief zu verlangen, der folgende Merkmale unbedingt aufweisen muß:

Ort und Tag der Ausstellung, Name und Wohnort des Frachtführers, Name und Adresse des Empfängers, des Absenders, Ort der Ablieferung, Bezeichnung des Gutes nach Beschaffenheit, Menge und Gewicht, evtl. zoll- oder steueramtliche Bemerkungen mit Angabe der beizulegenden Zollpapiere, Vereinbarung über Frachtzahlung — frankiert oder unfrankiert —, d. h., ob Absender oder Empfänger die Fracht zahlt. Die Unterschrift des Absenders, welche auch gedruckt sein kann.

Der Absender haftet für die beizufügenden ordnungsgemäßen oder sonstigen gesetzlich vorgeschriebenen

Begleitpapiere. Der Frachtführer haftet auf Grund des Frachtvertrages für den gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes im Rahmen des B. S. G. und der A. V. B. Muß Ersatz geleistet werden, so ist der preisamtlich genehmigte Normalpreis zum Zeitpunkt der Ablieferung maßgebend.

Im Falle einer Beschädigung der Ware ist die Minderung des Gutes nur ersatzpflichtig.

Da die Frachtsätze im Wassertransport stets sehr billig sind, gibt es in der Binnenschifffahrt keine strenge Haftung, sondern die Beförderungsbedingungen sehen haftliche Beschränkungen vor. Der Absender konnte aber dieses Risiko durch eine Transportversicherung bei einer Reederei oder bei einer Versicherungsgesellschaft selbst zu ganz billigen Prämien von Fall zu Fall oder in einer Generalpolice decken. Diese Kosten belasteten die Ware nur ganz gering, machten sie doch kaum 1/2 Prozent der Fracht aus.

Bei Beteiligung mehrerer Frachtführer in der Durchführung eines Transportes in der Binnenschifffahrt haftet der nachfolgende Frachtführer bei Übernahme des ursprünglichen Frachtbriefes bis zur Ablieferung des Gutes, wobei der erste Frachtführer verpflichtet ist, von der Umladung den Absender in Kenntnis zu setzen, damit evtl. die Versicherungsgesellschaft benachrichtigt werden kann. Bei eintretendem Schaden steht in diesem Falle dem Frachtführer Rückgriff auf den zu, der den Schaden verursacht hat.

Der Absender kann unter Vorlage des Originalfrachtbriefes den Frachtführer anweisen, das Gut anzuhalten, zurückzugeben oder einem anderen Empfänger auszuliefern. Alle dadurch entstehenden Kosten sind erstattungspflichtig. Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt nach Übergabe des Frachtbriefes am Bestimmungsort an den Empfänger.

Durch die Annahme des Gutes und des Frachtbriefes ist der Empfänger verpflichtet, die Fracht gemäß Frachtbrief zu zahlen, wenn nicht andere Vereinbarungen, wie Zahlung durch den Absender, getroffen wurden. Wesentlich ist, daß der Frachtführer ein Pfandrecht an dem Gut so lange besitzt, bis alle Zahlungen aus dem Frachtvertrage geleistet sind. Um die Abreterung des Gutes Zug um Zug vorzunehmen und damit Kosten durch Zurückhaltung zu ersparen, ist es dringend ratsam, bei dem Frachtführer ein Stundungskonto, ähnlich wie bei der Reichsbahn, anzulegen, und dieses vierzehntägig abzustimmen bzw. auszugleichen. Das Pfandrecht am Gut besteht nur so lange, als der Frachtführer es im Besitz hat oder spätestens drei Tage nach Ablieferung bei Gericht geltend macht. Das Pfandrecht besteht aber auch für alle sonstigen Forderungen, die nicht nur aus diesem Frachtvertrag erwachsen sind.

Für das Frachtgeschäft mit einem Particulair (Einzel-schiffer) wird ein Schlußschein ausgestellt, der folgende Angaben enthalten muß:

Name des Frachtführers, Name des Schiffseigners mit Wohnort, Bezeichnung des Schiffes, Klasse des Schiffes, Revisionsattest, Angabe der Größe und Vermessung, Einladeort, Empfangsort, Angabe der Güter und der zu verladenden Menge, vereinbarte Frachthöhe pro Tonne oder Pauschale, Angabe über Schlepp-, Schleusen- und Zölle, Tag der Einladung, evtl. Begrenzung des Ladens, Unterschrift beider Parteien.

Es werden aber auch Verträge mit dem Führer eines Schleppdampfers getätigt zum Schleppen der Kähne. Diese sind aber kein Frachtvertrag im Sinne des BSG, sondern stellen nur einen Dienstleistungsvertrag dar. Ebenso stellt die Einlagerung in ein Binnenschiff keinen Frachtvertrag dar, sondern nur einen Lagervertrag.

Wird ein Schiff durch einen Frachtvertrag zur Beladung gechartert, so hat der Frachtführer dasselbe zur Einladung an den mit dem Absender vereinbarten Platz zu stellen, gegebenenfalls unter Erstattung der evtl. Kosten auf Grund der Anordnung über Lade- und Löschrfristen in der Binnenschifffahrt vom 28. September 1949. In Fällen, wo die Wassertiefe die Sicherheit des Schiffes beeinträchtigt, kann, wenn der Absender keinen weiter geeigneten Einladeplatz anweist, die nächstgelegene öffentliche Anlegestelle bzw. Einladestelle in Anspruch nehmen. Die Interessen des Absenders sind weitgehendst zu wahren. An mehreren Plätzen die Einladung vorzunehmen, kann nur dann gefordert werden, wenn dies bei Abschluß des Vertrages vereinbart ist. Die gesetzliche Ladezeit wird trotz übernommener Verpflichtung nicht berührt, d. h. die gesetzliche Ladezeit hat in jedem Fall Gültigkeit. Ebenso können mehrere Löschorie oder Plätze vorgeschrieben werden. Die Löschrfrist gilt für die gesamte Ladung und ist bei mehreren Empfängern anteilig der Ladung festzustellen. Gegebenenfalls müssen alle Beteiligten für evtl. Überschreitung die Kosten tragen.

Sobald der Frachtführer zur Einladung bereit ist, hat er dies dem Absender anzuzeigen. Die Anzeige oder Meldung hat am Tage bis 18 Uhr zu erfolgen, sonntags bis 13 Uhr, wenn der nächste Tag der Ladetag sein soll. Sonst gilt auch die Voranmeldung der Ladebereitschaft erst für den nächsten Werktag. Die Ladezeit beginnt mit dem der Meldung folgenden Tag um 6 Uhr. Der Absender kann aber auch sofort nach der Meldung die Beladung vornehmen, dann beginnt die Ladezeit mit der Stunde des Anfanges, und gilt der Ladetag bis zur selben Stunde des nächsten Tages:

Für die Be- und Entladung der Fahrzeuge gelten z. Z. folgende Fristen:

bei einer Gütermenge	Loses, gesacktes und verpacktes Gut		ohne Verwendung von mechanischen Einrichtungen	Loses, Leicht und Sperrgut (Heu, Stroh, Flachs, leere Kisten und Fässer, Altpapier u. dgl.) Ohne Verwendung von mechanischen Einrichtungen
	bei Verwendung von mechanischen Einrichtungen			
	a) ohne Handarbeit	b) mit Handarbeit		
bis zu 50 t	1/2 Tag	1 Tag	1 1/2 Tag	2 1/2 Tage
bis zu 100 t	1/2 Tag	1 Tag	1 1/2 Tag	3 Tage
bis zu 150 t	1/2 Tag	1 Tag	2 1/2 Tage	3 1/2 Tage
bis zu 200 t	1 Tag	2 Tage	2 1/2 Tage	4 Tage
bis zu 300 t	1 Tag	2 Tage	3 1/2 Tage	
bis zu 500 t	1 1/2 Tag	3 Tage	5 Tage	
bis zu 750 t	2 Tage	4 Tage	6 Tage	
über 750 t	3 Tage	5 Tage	7 Tage	

Was versteht man unter Ladezeit?

Die Ladezeit ist die Zeit, die der Frachtführer ohne besondere Vergütung dem Absender gewähren muß, damit die Güter in das Schiff eingeladen werden können. Entgegen der früheren Gewohnheiten der achtstündigen Lade- und Löschrfrist ist jetzt ein Dreischichtensystem eingeführt worden. Dies hat sich erforderlich gezeigt, um eine Beschleunigung des Kahn-

umlaufes zu erwirken und damit eine größere Transportleistung zu erreichen. Für die Überschreitung der Lade- und Löschrfristen hat der Frachtführer bzw. Eigentümer des Schiffes, einen Liegegeldanspruch, der gesetzlich geregelt ist. Liegegelder entstehen nicht für die Tage, an denen die Schifffahrt geschlossen ist, das ist bei eingetretenem Winterstand oder bei Einstellung der Schifffahrt durch Kleinwasser, außerdem an hohen Fest-

tagen wie: Neujahrstag, erster Osterfeiertag, 1. Mai, 8. Mai, erster Pfingstfeiertag, 7. Oktober und der erste Weihnachtsfeiertag.

Es ist grundsätzlich das tatsächlich eingeladene Gewicht bei der Feststellung der Ladezeit zu berücksichtigen.

Wie erfolgt eine Gewichtsfeststellung? Diese kann einmal durch Angabe des Absenders im Frachtbrief anerkannt werden, wobei eine dezimale oder zentesimale sowie automatische Verwiegung vorangegangen ist. Bei Fehlen dieser Angaben ist eine Gewichtsfeststellung durch Pegelung möglich. Dies geschieht in der Weise, daß einmal vor der Einladung die am Schiff, sowohl an der Backbord- als auch Steuerbordseite angebrachte Skala am Bug, Heck und Mittschiffs in der Höhe des Wasserspiegels abgelesen werden, zusammengezählt und durch 6 geteilt. Das ergibt den Leertiefgang des Schiffes. Mit Hilfe des Eichscheines kann bis auf kleinere Abweichungen das Gewicht festgestellt werden, wobei nach der Beladung der gleiche Vorgang durchgeführt wird. Diese Gewichtsfeststellung kann aber nur der Frachtberechnung oder der Ladezeit zugrunde gelegt werden. Für eine Wertfeststellung dürfte diese Ermittlung zu ungenau sein.

Eine Haftung für das deklarierte Gewicht erfolgt nur dann, wenn dem Frachtführer auf einer amtlich geeichten Waage in der Nähe der Lade- oder Löschstelle die Ware so vorgewogen wird, daß der Frachtführer die Vorgänge auf der Waage und im Schiff zugleich kontrollieren kann. Der Frachtführer haftet nicht, wenn im Einvernehmen mit dem Absender das Gut auf Deck oder in Schiffen ohne Deck verladen wurde. Er haftet ferner nicht für den Verlust oder Beschädigung bei mangelhaft oder unverpackten Gütern, auch dann nicht, wenn bei der Ausladung der Güter durch Dritte Beschädigungen, welche durch Rost, Bruch, Leckage, Verstreuerung, Austrocknung und inneren Verderb entstehen. Für lose Verladegüter wird eine Freigrenze, „franchise“ genannt, gewährt, die beispielsweise bei Getreide 0,3 Prozent beträgt. Nach der Annahme des Gutes durch den Empfangsberechtigten können wegen einer Beschädigung oder Minderung des Gutes, die bei der Annahme äußerlich erkennbar ist, Ansprüche geltend gemacht werden, wenn bei der Annahme der Zustand des Gutes durch amtlich bestellte Sachverständige festgestellt ist.

Wer schuldet das Liegegeld?

Bei Einladung der Absender, bei Entlöschung der Empfänger. Auch für die Zahlung der gesetzlich geregelten Liegegelder hat der Frachtführer ein Pfandrecht an dem Gut. Um zu vermeiden, daß aus irgendwelchen Gründen das Schiff länger als die gesetzliche Liegezeit ladet oder löscht, werden für die Überliegezeit bei Überschreitung von zwei Tagen oder mehr erhöhte Liegegelder in Anrechnung gebracht. Diese betragen bei längerer Liegezeit das Fünf- bis Sechsfache des normalen Liegegeldes.

Der Sinn dieser Maßnahme ist, den so dringend benötigten Schiffsraum nicht vorsätzlich der Allgemeinheit zu entziehen. Es können aber auch andere Umstände eintreten, die die Abreise des Schiffes verzögern, also nicht in irgendeinem Zusammenhang mit der Ladezeit zu bringen sind. Zum Beispiel Fehlen der Begleitpapiere, in erster Linie der zoll- und steueramtlichen Papier. Der Absender ist für allen Schaden, der hieraus erwächst, verantwortlich und hat für sämtliche Kosten, die hieraus entstehen, aufzukommen. Hat der Absender bis zum Ablauf der Ladefrist keine Einladung vorgenommen, so ist der Frachtführer an den Vertrag nicht länger gebunden und kann von dem Vertrag zurücktreten.

Als Frachtentschädigung hat er das Recht, die Hälfte der vereinbarten Fracht zu verlangen und kann diese gegebenenfalls einklagen. Ein evtl. begründeter Anspruch auf Liegegelder bleibt dabei unberührt. Diese Frachtentschädigung wird in der Binnenschifffahrt als Faut-Fracht oder Reu-Fracht bezeichnet. Wenn der Absender bis zum Ablauf der Liegezeit die Ladung nur teilweise geliefert hat, so ist der Frachtführer, sofern der Absender nicht vom Vertrag zurücktritt, berechtigt, mit der unvollständigen Ladung diese Reise

anzutreten. In diesem Fall gebührt dem Frachtführer nicht nur die ganze Fracht und das evtl. Liegegeld, sondern darüber hinaus alle Kosten, die zur Durchführung des sicheren Transportweges dem Frachtführer erwachsen. Wird ein Gut vor der Erreichung des vereinbarten Reisezieles auf Wunsch des Absenders entlöst, so steht nach den bisherigen Bestimmungen dem Frachtführer die volle Fracht bis zur ursprünglichen Bestimmungsstation zu. Diese Bestimmung ist in der heutigen Zeit nicht mehr vertretbar, sondern es muß bei Änderung des B. S. G. dahin gewirkt werden, daß zumindest die ersparten Schleppgelder und Schleusengebühren dem Frachtzahler zu vergüten sind.

Für eine Minderauslastung des Schiffes infolge Niedrigwasser stehen dem Frachtführer die Kleinwasser- oder Tauchtiefenzuschläge zu. Tritt eine wesentliche Verschlechterung des Wassers während der Durchführung der Reise ein, so hat der Frachtführer den Absender zu verständigen und gegebenenfalls Vereinbarungen über evtl. Ableichterung zu treffen. Der Absender haftet voll und ganz für die richtigen Angaben im Frachtbrief. Wenn er Güter mit unrichtiger Bezeichnung bringt, deren Ausfuhr oder Einfuhr gesetzlich verboten oder gegen sonstige Verordnungen verstößt, wird er nicht nur dem Frachtführer, sondern allen Ladungsbeteiligten für alle Schäden, die hieraus erwachsen, regreßpflichtig.

Bei Nichtentlöschung des Gutes am Empfangsort nach Ablauf der Löschrift ist der Frachtführer berechtigt, die Löschrift des Gutes selbst vorzunehmen und in einem öffentlichen Lagerhaus oder in anderer sicherer Weise zu hinterlegen.

Bei Nichtannahme des Gutes durch den Empfänger oder falls dieser nicht zu ermitteln ist, muß der Absender unverzüglich hiervon in Kenntnis gesetzt werden. Ebenso ist der Absender sofort zu benachrichtigen, wenn das Schiff infolge Kleinwassers, Winterstand oder Havarie seine Reise nicht fristgemäß durchführen kann.

Bei Umladung in Leichterschiffe müssen dem Leichterschiffer über die übernommene Partie ordnungsgemäße Papiere ausgehändigt werden. Die Dauer der Löschrift wird hierbei nicht berührt, vielmehr teilen sich Haupter und Leichter prozentual in die Löschrift. Hat ein Leichter Ladung von verschiedenen Haupterschiffen übernommen, so berechnet sich die Löschrift selbständig für jede Einzelladung nach Maßgabe des Obengesagten.

Der Frachtführer haftet für ein Verschulden seiner Leute wie für eigenes Verschulden. Für ein Verschulden anderer Personen, deren er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten bedient, haftet er nicht, wenn er nachweist, daß er bei der Auswahl der zur Erfüllung der Verpflichtungen bestellten Personen oder bei deren Leitung, die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat. Wenn der Frachtführer auf Grund dieser Bestimmungen nicht haftet, so ist er auf Verlangen gehalten, etwaige Ersatzansprüche gegen Dritte an seinen Auftraggeber abzutreten.

Die Berechnung der Fracht geschieht nach Maß, Gewicht oder Menge, je nach Vereinbarung. Im allgemeinen wird aber die Fracht nach Gewicht berechnet. Die Fracht kann auch eine Pauschal-Fracht sein, sie kann aber auch in festen Tagesmietsätzen erfolgen. Die Art der Frachtberechnung unterliegt der Vereinbarung im Frachtvertrag.

Für Güter, die durch einen Unfall verlorengegangen sind, ist die Fracht nach dem Verhältnis des zur Zeit des Unfalls bereits zurückgelegten Teiles der Reise zur ganzen Reise zu entrichten. Mindestens ein Drittel der Fracht. (Distanzfracht.)

Wird der Antritt einer Reise durch Zufall dauernd verhindert, so tritt der Frachtvertrag, ohne daß der eine Teil zur Entschädigung des anderen verpflichtet ist, außer Kraft. Für das bereits eingeladene Gut müssen die entstandenen Kosten vergütet werden, zumindest ein Viertel der Fracht für die eingeladene Menge.

Wenn keine Einladung stattgefunden hat, so sind die Kosten der Reisevorbereitung, wie Anschleppen zur Einladestelle und evtl. Liegegelder, zu vergüten.

# Erfahrungen aus der Sowjetunion

## Der Lokomotiveinsatz in der Sowjetunion

Die einem Heimatlokomotiv-Betriebswerk zugeteilten Lokomotiven bedienen die Züge auf einem oder mehreren Streckenarmen. Ein Streckenarm ist die Strecke vom Heimatbetriebswerk bis zum Wendebetriebswerk. Die Abbildung 1 zeigt schematisch die verschiedenen Lagen von Streckenarmen bei Betriebswerken. Streckenarme, auf denen die Dienstdauer der Lokbrigade in beiden Richtungen die festgesetzte Norm übersteigt, werden zu den langen Streckenarmen gerechnet, und solche

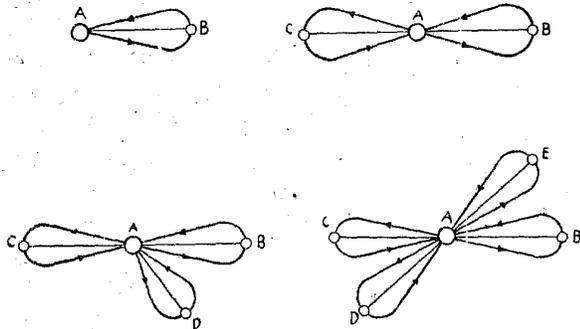


Abb. 1

Arme, auf denen die Dienstdauer der Lokbrigade für Hin- und Rückfahrt die festgesetzte Norm nicht übersteigt, zählen zu den kurzen Streckenarmen.

Die Länge der Streckenarme wird in Abhängigkeit von der Arbeitszeit der Lokbrigade festgesetzt und wie nachstehend errechnet:

$$\text{Lange Streckenarme } l = (T_{\text{Arb}} - \Sigma t_{\text{Bf}}) V_{\text{Str}}$$

$$\text{Kurze Streckenarme } l = (0,5 T_{\text{Arb}} - \Sigma t_{\text{Bf}}) V_{\text{Str}}$$

Darin bedeuten  $l$  = mögliche Streckenarmlänge in km,

$T_{\text{Arb}}$  = durchgehende Dienstzeit der Brigade (Normaldienstzeit = 8 Stunden, höchstens 12 Stunden).

$\Sigma t_{\text{Bf}}$  = Summe der Lokliegezeiten vom Dienstbeginn der Brigade bis zur Übergabe der Lokomotive einschl. Warten auf Züge, Restaurieren.

$V_{\text{Str}}$  = Reisegeschwindigkeit in km/h.

Die Streckenarmlänge kann auch nach der Länge des zu verbrauchenden Brennstoffes (Fassungsvermögen des Tenders) festgesetzt werden. Für überschlägliche Berechnungen wird folgende vereinfachte Formel benutzt:

$$\text{für lange Arme } l = \frac{10\,000 \cdot U \cdot K}{B \cdot G}$$

$$\text{für kurze Arme } l = \frac{10\,000 \cdot U \cdot K \cdot 0,5}{B \cdot G}$$

Darin bedeuten:  $l$  = die mögliche Streckenlänge in km,

$K$  = Betriebskohlenvorrat auf dem Tender,

$U$  = Umrechnungsfaktor für Brennstoffart,

$B$  = der spezifische Brennstoffverbrauch in Tonnen je 10 000 km,

$G$  = das Gewicht des Zuges in Tonnen.

Die Dienstart der Lokomotiven wird durch die Lokbrigaden nach dem Grundsatz einer möglichst rationalen Ausnutzung des Betriebslokomotivparkes unter Innehaltung der normalen Dienstzeit der Lokbrigaden festgesetzt. Nachstehend werden die verschiedenen Dienstarten beschrieben.

1. Die Drei-Schicht-Fahrt ist die verbreitetste Bedienungsart für die Lokomotiven der UdSSR.

Die Schichtfahrt wurde im Transportwesen eingeführt, um die Arbeitsleistung des Lokparkes zu steigern und die Überstunden der Lokbrigaden zu vermeiden. Wie die Erfahrung zeigt, hat sich die Schichtfahrt gut bewährt. Die Ausnutzung der Lokomotiven wurde verbessert, weil der Dienst der Lokbrigaden im Monat bei 204 Arbeitsstunden je Brigade und dreifacher Besetzung der Lok mit  $3 \times 204 = 612$  Stunden festliegt.

2. Die Zwei-Schicht-Fahrt. Bei dieser Dienstart sind der Lokomotive zwei Brigaden zugeteilt. Sie wird meist bei Reisezuglokomotiven aber auch bei Lokomotiven im schwachen Güterzugverkehr angewendet. Von Nachteil ist hierbei allerdings die geringe Ausnutzung der Lokomotiven, weil sich die Lokbrigaden bei normaler Arbeitsweise nur  $204 \times 2 = 408$  Stunden im Monat im Einsatz befinden.

3. Der Einsatz der Lokomotive mit  $2\frac{1}{2}$  Brigaden. Hier sind der Lokomotive zwei Brigaden zugewiesen und eine dritte, die aber umschichtig auf zwei Lokomotiven fährt, um jeweils die Hauptbrigaden abzulösen. Diese Besetzung wird angewendet, wenn die Lokomotive zwecks Steigerung der Ausnutzung im Laufe eines Monats mehr als 408 und weniger als 612 Stunden beansprucht wird und wenn eine bedeutende Überstundenleistung der zwei Brigaden zu erwarten wäre.

4. Der Einsatz der Lokomotiven durch Einzelbrigaden. Die Lokomotive erhält nur eine ständige Brigade. Dieses Verfahren hat zwar die günstigsten Bedingungen für die Unterhaltung der Lokomotive, aber der Ausnutzungsgrad der Lok wird bedeutend verringert. Die einfache Besetzung ist deshalb unwirtschaftlich, da die Lokomotive nur 204 Stunden im Monat arbeitet. Sie wird nur in Ausnahmefällen angewendet, wenn aus bestimmten Gründen für die Lokomotive nicht mehr als für acht Stunden Arbeit vorhanden ist.

5. Der Lokeinsatz durch  $3\frac{1}{2}$  Brigaden ist im Rangierdienst üblich. Die Lokbrigaden arbeiten in diesem Fall nach dem Plan des Schichtdienstes.

6. Die Tourenfahrt: Bei Tourenfahrten sind der Lokomotive drei Brigaden zugewiesen. Der Dienst ist so eingeteilt, daß gleichzeitig zwei Brigaden mit dem Zug fahren und umschichtig auf der Lokomotive arbeiten, während die dritte zu Hause in Ruhe bleibt. Bei dieser Fahrweise gehört ein besonders ausgerüsteter Brigadewagen zur Lokomotive für die in Ruhe befindliche zweite Brigade.

Die Tourenfahrt ist auf langen Streckenarmen anzuwenden, wenn die ununterbrochene Dienstzeit einer Lokbrigade auf dem Streckenarme zwölf Stunden übersteigen würde.

Zweckmäßig wird die Tourenfahrt bei langem und andauerndem Dienst, bei Sonder- und Versuchszügen angewandt sowie auch auf einigen Strecken, wenn im Winter besondere Fahrschwierigkeiten bestehen; jedoch hier nur mit besonderer Genehmigung des Verkehrsministeriums.

Die Tourenfahrt ermöglicht die zweckmäßigste Ausnutzung der Lokomotive, da die Ruhe für die Lokbrigaden an den Wendestationen und damit ein Still-

liegen der Lokomotive wegfällt. Allerdings ist die Lebensweise der Lokbrigaden erschwert (Ruhe im Wagen und längeres Fernbleiben vom ständigen Wohnsitz). Ferner erhöht das Stellen eines Sonderwagens für die Brigaden auch die Kosten und fordert zusätzlichen Personalbestand.

7. Die unpersönliche Fahrt. Hierbei werden der Lokomotive keine festen Brigaden, sondern beliebige Schichtbrigaden zugewiesen, die nicht nur im Wende-Bw, sondern auch im Heimat-Bw wechseln. Die unpersönliche Fahrt verringert allerdings das Interesse der Brigaden an der Instandhaltung der Lokomotiven, sie erschwert die Ermittlung des Brennstoff- und Schmierölverbrauches für jede einzelne Brigade und schließt die Möglichkeit aus, Wirtschaftlichkeitsermittlungen durchzuführen und die Luninmethoden anzuwenden. Dadurch werden eine unzulässige Verschlechterung des Lokparks hervorgerufen, der Brennstoffverbrauch erhöht sowie Lokschäden und Unfälle vermehrt. Es darf deshalb die unpersönliche Fahrt grundsätzlich nicht auf den Lokomotiven der UdSSR-Eisenbahnen angewendet werden.
8. Die Bedienung der Lokomotive durch Ablösebrigaden. Lokomotiven dieser Dienstart haben zwei Brigaden, und außerdem wird die Lokomotive auf einigen Strecken ihrer Fahrt durch Ablösebrigaden besetzt. Eine der Heimatbrigaden bedient die Lokomotive vom Heimat-Bw A (Abb. 2) bis zum Bahnhof B, wo sie die Lokomotive der Ab-

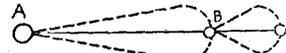


Abb. 2

lösebrigade übergibt, die den Zug bis zum Wendepunkt C fährt und von dort den Rückzug bis zur Ablösestation B fährt. Hier übergibt sie die Lokomotive der Heimatbrigade, die nun wieder den Dienst bis zum Heimat-Betriebswerk versieht.

Während sich die Ablösebrigade auf der Fahrt befindet, ruht die Heimatbrigade auf dem Ablösebahnhof. Deshalb muß sich der Ablösebahnhof in solcher Entfernung vom Heimat-Bw befinden, daß er innerhalb der Dienstzeit erreicht werden kann. Andererseits muß der Ablösebahnhof vom Wendepunkt der Lokomotive so groß sein, daß die Heimatbrigade während der Dienstzeit der Ablösebrigade die nötige Ruhe hat. Die Ruhezeit muß mindestens 50 Prozent der Arbeitszeit betragen. In der Regel beträgt der Abstand vom Ablösebahnhof bis zum Wendepunkt etwa ein Viertel der Länge des Streckenarmes A — C.

9. Rüstbrigaden: Zur besseren zeitlichen Ausnutzung der Lokbrigaden und um die Zugleistungen der Lokomotiven zu erhöhen, sind in einigen Heimat- und Wende-Betriebswerken Rüstbrigaden vorhanden, deren Aufgabe es ist, die im Betriebswerk eintreffenden Maschinen zu übernehmen und zum neuen Einsatz herzurichten.

P. K. — v. V.

## Wirtschaftliche Rechnungsführung auf Schiffen

Von B. Nigol und W. Plonski

Die wirtschaftliche Rechnungsführung als Methode einer geplanten Verwaltung der sozialistischen Betriebe ist nach den Weisungen W. I. Lenins schon in den ersten Jahren des Sowjetstaates entstanden.

Im Jahre 1921 wurde auf der XI. Gesamtrussischen Parteikonferenz hervorgehoben, daß „die wirtschaftliche Rechnungsführung der gesamten staatlichen Industrie zugrunde liegen muß“.

Genosse Stalin hat in seiner historischen Rede auf der Zusammenkunft der Wirtschaftsfunktionäre am 23. Juli 1931 über die Voraussetzungen für eine weitere Arbeitsverbesserung der Betriebe gesprochen und das Folgende dargelegt: „Was ist aber hierfür notwendig? Die Beseitigung der Unwirtschaftlichkeit, die Mobilisierung der inneren Reserven in der Industrie, die Einführung und Festigung der wirtschaftlichen Rechnungsführung für alle unsere Betriebe, eine systematische Senkung der Selbstkosten und die Steigerung der Eigenakkumulation aller Industriezweige ohne Ausnahme.“

Die wirtschaftliche Rechnungsführung wurde ständig erweitert und eine immer größer werdende Anzahl von Betrieben wurde erfaßt. Sie ist somit zu einer der wichtigsten Waffen im Kampf um die Steigerung der Akkumulation geworden.

Die wirtschaftliche Rechnungsführung wird in unserer Zeit einer weiteren Entwicklung und Festigung der sozialistischen Planwirtschaft nicht nur von den Betrieben mit selbständiger Bilanz gefordert, sondern auch von den ihnen angeschlossenen Betriebsabteilungen, Betriebsabschnitten und Brigaden. Im System des Flußtransportwesens wurde für die Mehrzahl der Motor- und Dampfschiffe die wirtschaftliche Rechnungsführung eingeführt.

Das Transportschiff ist die betriebliche Grundeinheit der Schifffahrtsgesellschaft, die den Transportplan zu verwirklichen hat, der wiederum ein Teil des gesamtstaatlichen Transportplans ist. Auf diese Weise stellt

die Leistung eines Schiffes ein Teilchen aus der gesamten Betriebsarbeit unseres Transportwesens dar, und sein Kollektiv hat an der Erfüllung des staatlichen Transportplans Anteil. Es ist eine Pflicht für das Kollektiv, wie auch für alle im Transportwesen Beschäftigten, das aufgehobene Transportsoll zu erfüllen und überzuerfüllen, die vollkommene Unversehrtheit der Frachten zu gewährleisten wie auch die Einhaltung der Zustelltermine, sodann die Selbstkosten unablässig zu senken und jeden Betriebsschaden zu vermeiden.

Für jede Schifffahrtsperiode erhalten die der wirtschaftlichen Rechnungsführung unterliegenden Schiffe einen Arbeitsplan nach Tonnenkilometern, der wiederum unterteilt ist nach Monaten, Unkostensätzen für Löhne, Brennstoffe und Materialien, Inventar, Schiffsreparaturen u. ä. Auf Grund dieser Planzahlen werden die Transportunkosten je Schiff festgesetzt und auch das Recht zur Bildung eines Kapitänfonds gewährt. Die Mittel dieses Fonds werden zur Prämierung für ausgezeichnete Leistungen und zur Verbesserung der kulturellen Lebensbedingungen des Kollektivs verwendet.

Die breite Masse der Schiffer begrüßt mit großer Freude alle Maßnahmen, die mit der Erweiterung und Festigung der wirtschaftlichen Rechnungsführung verbunden sind. Die Rationalisierung des Schiffsbetriebes, die Verbesserung der Schiffspflege, der Kampf um die Steigerung der Geschwindigkeiten, alles dies fördert, getragen von der schöpferischen Initiative aller in der Binnenflotte Beschäftigten, die Einführung und Verbesserung der wirtschaftlichen Rechnungsführung.

Die wirtschaftliche Rechnungsführung ermöglicht es den Kollegen der Flotte, den Transportplan bedeutend überzuerfüllen. Im Jahre 1950 haben z. B. die Kollektive von 260 Schiffen mit wirtschaftlicher Rechnungsführung aus allen Schifffahrtsgesellschaften unseres Landes bei einer 15prozentigen Selbstkostensenkung den Plan mit 26% übererfüllt. Es wurden Kapitänfonds in Höhe von 1,7 Millionen Rubel gebildet.



Obwohl diese Errungenschaften von einer bemerkenswerten schöpferischen Initiative der Schiffer zeugen, muß die Arbeit für die Anwendung der wirtschaftlichen Rechnungsführung noch als unbefriedigend angesehen werden. Die Mehrzahl der Schiffe mit wirtschaftlicher Rechnungsführung hat noch nicht den wahrhaften Kampf für eine Ausgabeneinsparung und die Selbstkostensenkung aufgenommen.

Die weitere Einführung der wirtschaftlichen Rechnungsführung auf den Schiffen und die Erreichung hoher ökonomischer Kennziffern auf dieser Grundlage erfordern sorgfältige Vorbereitung. Vor allem muß beachtet werden, daß die Grundbedingung für die Verbesserung der planwirtschaftlichen Arbeit auf den Schiffen eine systematische Aufklärung aller Schiffsbesatzungen über Bedeutung, Zweck und Wesen der wirtschaftlichen Rechnungsführung ist. Das ist die erste Pflicht aller Partei-, Gewerkschafts- und Komsomolorganisationen. Es ist ebenfalls notwendig, daß die breite Masse der Schiffer die Erfolge kennenlernt, die von den besten Kollektiven der Schiffe mit wirtschaftlicher Rechnungsführung errungen wurden, und daß sie aus deren Erfahrung lernt. Hier ist ein dankbares Tätigkeitsfeld für unsere Presse.

Die Arbeit der Schiffe mit wirtschaftlicher Rechnungsführung muß zwecks Ermittlung fortschrittlicher Normen, die den konkreten Bedingungen eines jeden Schiffes am meisten entsprechen, analysiert werden. Auf Grund dieser Normen müssen reale Arbeitspläne für das Schiff aufgestellt werden. Alle Planelemente müssen dem gesamten Schiffskollektiv eingehend erläutert werden. Um auf den Schiffen eine beständige Buchführung über die Realisierung des Plans der wirtschaftlichen Rechnungsführung einrichten zu können, müssen die Kommandanten klare Instruktionen über die Methodik der erforderlichen technischen Berechnungen erhalten. Die Ergebnisse der Planerfüllung müssen auf den Zusammenkünften des Schiffskollektivs diskutiert werden.

Die Anwendung der wirtschaftlichen Rechnungsführung auf dem Schiff kann nur dann wirklich erfolgreich sein, wenn alle organisationstechnischen Maßnahmen für eine Verbesserung des Transportvorganges getroffen werden, so vor allem die Organisation der Versorgung mit Brennstoff, Materialien und Lebensmitteln, wodurch ein gleichmäßiger Ablauf der Schiffsarbeit und die völlige Liquidierung unproduktiver Standzeiten gewährleistet werden. Denn, wie bekannt, sind die unproduktiven Standzeiten die Geißel des Schiffstransportes. So betrug z. B. die Fahrtzeit der mit Zuglast zurückgelegten Fahrten für das Jahr 1950 insgesamt ungefähr nur 50% der gesamten Unterwegszeit. Die Ursachen einer solchen bedeutenden Minderung des Arbeitsnutzens sind die Standzeiten beim Erwarten der Zugkraft oder der Schlepplast u. ä.

Natürlich spielt die rechtzeitig vor der Schiffsankunft erfolgte Information der Reparatur- und Versorgungspunkte über die Bereitstellung der erforderlichen Einzelteile und Materialien wie auch der Lastkähne durch die Einsatzleiter im Kampf um eine wirtschaftliche Rechnungsführung eine wichtige Rolle.

Es ist klar, daß die wirtschaftliche Rechnungsführung um so vollkommener und produktiver ist, je höher die

Schiffsbesatzungen qualifiziert sind, je besser sie die Schiffsfahrts- und betriebstechnischen Regeln kennen und je mehr sie ihre Erfahrung in der Schiffsführung und rationellen Ausnutzung der technischen Einrichtungen austauschen.

Schließlich ist die Grundlage aller Betriebserfolge der Schiffer — auch für den Erfolg der Anwendung der wirtschaftlichen Rechnungsführung — der sozialistische Wettbewerb der Schiffe und Wachen untereinander um die Verbesserung der kulturellen Arbeit, für die Vermeidung von Verlusten und für die Senkung der Selbstkosten.

Zur Unterstützung der Schiffskollektive müssen Brigaden unter dem ingenieurtechnischen Personal der Schiffahrtsgesellschaften gebildet werden, Brigaden der Planungsangestellten, der Wärmetechniker und der Schulkapitäne. Diese Spezialisten müssen die Besatzungen unterrichten, einen Plan richtig aufzustellen und über ihn Buch zu führen, auf die beste Art die technischen Einrichtungen zu warten und zu pflegen und die Kunst der Schiffsführung zu verbessern.

Dadurch, daß die sowjetischen Schiffer den Kampf für die wirtschaftliche Rechnungsführung mit dem sozialistischen Wettbewerb verbanden und die technologischen Vorgänge im Frachtransport rationalisierten, haben sie bedeutende Erfolge errungen. So war im Jahre 1950 auf der Wolga die Flußschiffahrtslinie Wladimirowka—Gorki im Betrieb hauptsächlich von Schiffen mit wirtschaftlicher Rechnungsführung befaßt. Die Dampferkollektive dieser Linie hatten die sozialistische Verpflichtung übernommen, die Arbeitsnorm der Flotte zu erhöhen. Der Verkehr dieser Schiffahrtslinie wurde über eine Strecke von 2000 km fast ohne Halt organisiert. Die Versorgung der Schiffe mit Brennstoff und Lebensmitteln wurde während der Fahrt an vier Punkten vorgenommen: Stalingrad, Saratow, Kuibischew und Kamamündung. Auf der Reede von Gorki war bei der Ankunft des Schleppers bereits der Schleppzug für die Rückfahrt vorbereitet. Die Einsatzleiter der Anlegestelle Wladimirowka hatten für die Abfahrt des Schleppzuges alles sorgfältig vorbereitet und für die Schiffe Pässe über ihren technischen Zustand ausgestellt. So war alles für eine höchst effektive Durchführung der wirtschaftlichen Rechnungsführung sichergestellt.

Als Ergebnis verringerte die Mannschaft des Schiffes „Morjak Matjuschenko“ die Standzeit für die bisherige Schiffahrtsperiode um 9,4 Tage. Bei der „Ordshonikidse“ wurde sie um 7,2 Tage und bei der „Schwernik“ um 13 Tage gesenkt. Allein die planmäßige Norm der Indikator Kennziffer wurde auf der Basis sozialistischer Verpflichtungen um 10 Prozent überschritten.

Jedoch ist bei einer Reihe von Schiffahrtsgesellschaften immer noch eine lediglich formale Einstellung zur wirtschaftlichen Rechnungsführung zu beobachten, die sich in der Aufstellung von Listen der Schiffe mit wirtschaftlicher Rechnungsführung und in der Einführung von Berichtsformularen erschöpft, und vielleicht noch darin, laufend Finanzplanaufgaben vom Stapel zu lassen.

Die erfolgreiche Verwirklichung der wirtschaftlichen Rechnungsführung verlangt von allen Leitern der Schiffahrtsgesellschaften sowie vom gesamten Kommandopersonal der Flotte und der Landdienststellen einen wirksamen Kampf für eine strenge Einsparung aller Geldmittel und die Vermeidung aller Verluste. Eine wirkliche wirtschaftliche Rechnungsführung trägt die Verpflichtung in sich, die Arbeit der Schiffe so zu organisieren, daß sich auch in der Wirtschaft der Häfen und Anlegestellen sowie der Industriebetriebe eine Einsparung ergibt. Am Beispiel der Schiffe, die die Frachttransportgeschwindigkeit erhöht haben, sehen wir, daß diese Arbeit auch den benachbarten Zweigen der Volkswirtschaft Nutzen bringt, indem sie ihnen die Möglichkeit gibt, den Umlauf ihrer Betriebsmittel zu beschleunigen.

Die Entwicklung der wirtschaftlichen Rechnungsführung auf den Schiffen ist der richtige Weg zu einer weiteren Steigerung der sozialistischen Akkumulation, ein wichtiges Mittel zur Verwirklichung der grandiosen Aufgaben des kommunistischen Aufbaus.

(Aus Retschnoj Transport Nr. 66/51)

## Internationale Verkehrsrundschau

Von Hans Benecke

### Wir sahen die „Metro“

Eine besondere Rolle im Moskauer Verkehrsleben spielt die Untergrundbahn, „Metro“ genannt. Sie ist das entscheidendste Massenverkehrsmittel der Stadt.

Diese U-Bahn ist tatsächlich etwas Außergewöhnliches. Wir waren, wie alle ausländischen Gäste, die erstmalig die Metro kennenlernen, von der Zweckmäßigkeit und künstlerischen Ausgestaltung der Metro-Stationen stark beeindruckt. Als vor rund 20 Jahren die Baupläne ausgearbeitet wurden, stellte Stalin die Forderung auf, mit dem Bau dieser Bahn das Beförderungsproblem der Millionenstadt zu lösen und die Bahnhöfe usw. mit allem Komfort auszustatten, um das Stadtbild durch die künstlerische Gestaltung zu bereichern.

Die Metro hat vier Linien, die vom Stadtkern nach den Außenbezirken führen und durch einen Ring verbunden sind. Die Bauarbeiten auf dem letzten Teil des Ringes gehen ihrem Ende zu und verlängern das jetzt in Betrieb befindliche Netz fast auf das Anderthalbfache. Von den neun Fernbahnhöfen Moskaus werden durch diesen Metro-Ring sieben verbunden: der Leningrader, der Bjelorussische, der Kursker, der Kiewer, der Kasaner, der Pawelezker und der Jaroslawler Bahnhof. Der Bau der Metro wurde auch in den Jahren des Großen Vaterländischen Krieges nicht unterbrochen.

Die Bauarbeiter der Metro stellen immer wieder neue Höchstleistungen bei ihren Arbeiten auf. Die Bauweise der Metro ist dadurch gekennzeichnet, daß auf den meisten Strecken für jede Fahrtrichtung ein besonderer Tunnel vorhanden ist, was außerordentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt. Die Gesamtlänge aller zur Zeit im Betrieb befindlichen Strecken ist noch verhältnismäßig gering und beträgt rund 47 km. Die Metro liegt im Durchschnitt 70 Meter unter der Erdoberfläche und hat gegenwärtig 35 Stationen im Betrieb.

Unsere Besichtigung begann in der Metro-Station des Platzes der Revolution. Diese Station wird „Bahnhof der Partisanen“ genannt. Als wir die Eingangshalle der Station betraten, bekamen wir schon einen Eindruck der außerordentlichen Beliebtheit der Metro bei der Bevölkerung Moskaus. Früher brauchte man, um von einem Ende der Stadt zum anderen zu kommen, mit der Straßenbahn eine Stunde und mehr. Jetzt fährt man die gleiche Strecke mit der Metro in 15 bis 20 Minuten bequem und rasch. So ist jetzt die Metro ein unentbehrliches Verkehrsmittel der Millionenstadt.

Trotz der zahlreichen Fahrkartenschalter zeigte sich ein starker Andrang der Fahrgäste, wobei sich aber das Lösen der Fahrscheine ohne Geschubse abwickelte. Auch die weltbekannte prachtvolle Anlage und Ausgestaltung der Metro-Stationen bot sich uns in dieser Halle dar. Von der Halle führen zu den Bahnsteigen Rolltreppen, die auf den meisten Stationen dreifach nebeneinander angelegt sind. Die Fahrgeschwindigkeit der Rolltreppen beträgt pro Sekunde etwas über zwei Meter. Die Bahnhöfe sind der Ausdruck des hohen kulturellen Niveaus der sowjetischen Baukunst. Jede Station ist ein Kulturpalast unter der Erdoberfläche. Trotz einfachster Linienführung der Architektur bietet die Ausschmückung durch Skulpturen, Standbilder, Reliefs, Ornamente, Gemälde usw. ein hohes Bild vollendeter Harmonie. Bei der künstlerischen Ausgestaltung der Stationen wird hochwertigstes Baumaterial verwandt. Wundervoll naturgefärbter Marmor, Onyx, Keramikplatten, rostfreier Stahl, verschiedene Buntmetalle werden mit anderem Material zur kunst-

vollen Verkleidung der Wände verarbeitet. Skulpturen aus hochwertigem Porzellan mit vollendeter Goldbemalung verziern eine Station, deren Wände und Decken fast ausschließlich mit Porzellan verkleidet sind. In einem anderen Bahnhof wurden zur Verschönerung der Wände, Decken und des Fußbodens über 60 Marmorsorten der Sowjetunion eingelegt. In der Metro-Station „Majakowskiplatz“ wurde zur Ausgestaltung eine hochwertige, nicht rostende Stahlliegierung verwandt, die poliert ist, und man hat den Eindruck, als wären Wände und Decken vernickelt. Jede einzelne Station hat eine besondere Note in der künstlerischen Ausgestaltung. So ist der „Bahnhof der Partisanen“ dem heroischen Kampf der Arbeiter, Bauern, Rotgardisten und Matrosen während der Großen Oktoberrevolution 1917 und den heldenmütigen Kämpfen der Partisanen gegen die Okkupanten und Weißgardisten in den Jahren 1918 bis 1921 gewidmet. Ein Gruppenstandbild gilt dem Gedenken einer opfermutigen Partisanenfamilie. Die Bahnhöfe am Dynamo-Stadion haben eine betont sportliche Note und zeigen die stetige Aufwärtsentwicklung des Sowjetsports.

Die Architekten der einzelnen Bahnhöfe sind die hervorragendsten Baukünstler der Sowjetunion, darunter bekannte Stalin-Preisträger.

Besonders eindrucksvoll ist die peinliche Sauberkeit der Bahnhöfe und in den Wagen der Metro-



Züge. Nirgends waren auf dem Fußboden Papier oder Abfälle zu sehen. Die Fußböden der Hallen und Bahnsteige waren auf das beste poliert. Manchmal hatte man den Eindruck, als liefe man über einen Spiegel. Diese außerordentliche Sauberkeit wird erreicht durch die hohe Verkehrsdisziplin der Fahrgäste.

Da in der Metro nicht geraucht werden darf, bietet sie den Fahrgästen, besonders Kindern und Frauen, einen angenehmen Aufenthalt. Jeder Zug hat ein besonderes Abteil für Mutter und Kind, und kein Fahrgast, der nicht die Berechtigung hat, außer Invaliden, Verletzten oder ganz Alten, wird dieses Zugabteil betreten.

Die Züge der Metro bestehen aus sechs Wagen modernster Konstruktion mit pneumatischer Türöffnung und -schließung und entsprechen den allerhöchsten Anforderungen eines starken Massenverkehrs. Die Fahrgeschwindigkeit der Züge liegt im Mittel über 60 km/h. Die Zugdichte beträgt in den Hauptverkehrszeiten 1 1/2 Minuten, wobei auf jedem Bahnsteig eine Uhr mit Leuchteinrichtung jeweils die Zugfolge den Fahrgästen meldet. In der übrigen Betriebszeit, die von 5.00 Uhr morgens bis 1.00 Uhr abends geht, ist die Zugdichte 2 Minuten. Täglich werden rund 2 Millionen Fahrgäste befördert.

Die Bahnsteiglänge beträgt bis zu 200 m. Die Bahnsteige sind so angelegt, daß ein bequemes Ein- und Aussteigen möglich ist.

Die schnelle und dichte Zugfolge der Metro bedingt eine hervorragende automatische Sicherung, die nach den modernsten Erkenntnissen angelegt ist. Es gibt bei der Metro drei Wagendepots (U-Bahn-Bws.). Die Betriebsspannung ist 750 Volt.

Die Fahrleitungsmeisterei bedient neun Unterwerke. Sie ist verantwortlich für die Zuleitung des Fahrstromes und für seine Sicherung.

In der Fahrleitungsmeisterei ist eine Brigade der öffentlichen Kontrolle für Stromeinsparung gebildet worden. Der Stromverbrauch der einzelnen Strecken wird besonders kontrolliert. Die Triebwagenführer der Metro organisieren selbst eine öffentliche Kontrolle der Stromeinsparung. Da das Triebwagenpersonal ständig auf den gleichen Strecken beschäftigt und der Fahrstromverbrauch auf jeder einzelnen Strecke täglich festgestellt wird, können die Triebwagenführer selbst überwachen, ob ihre Fahrweise stromsparend ist. In gegenseitiger Hilfe bemühen sich die Triebwagenführer um die stromsparendste Fahrtechnik. Die gewerkschaftlichen Organe unterstützen die Initiative zur Energieeinsparung.

Die Starkstrommeisterei, der sieben Werkstätten zur Verfügung stehen; trägt die Verantwortung für das richtige Funktionieren aller Lichuanlagen, Rolltreppen und aller sonstigen Elektroanlagen, insbesondere das Funktionieren der elektrischen Sicherungseinrichtungen.

Im Betriebsdienst sind 60 Prozent der gesamten Belegschaft Frauen, wogegen als Triebwagenfahrer nur wenig Frauen tätig sind.

Über 97 Prozent der Belegschaft sind gewerkschaftlich organisiert. Bei den restlichen Belegschaftsmitgliedern handelt es sich fast nur um Beschäftigte, die erst kurze Zeit im Betrieb arbeiten.

Wenn jemand bei der Metro Arbeit aufnehmen will, dann muß er ein schriftliches Gesuch einreichen, das vom Betriebskomitee (BGL) und der Betriebsleitung beraten wird. Dann wird der Betreffende auf kurze Probezeit, beim Arbeiter 6 Tage, bei Angestellten 12 Tage, bei Technikern 18 Tage, eingestellt. Am Ende dieser Probezeit nimmt die gesamte Belegschaft der betreffenden Arbeitsstelle (Bf., Bw. oder Werkstatt) zu dem neuen Kollegen Stellung. Will ein Kollege Mitglied der Gewerkschaft werden, dann richtet er ein schriftliches Gesuch an das Bahnbetriebskomitee. Nach Beratung im Bahnbetriebskomitee wird dieses Gesuch

der zuständigen Mitgliederversammlung der Gewerkschaft vorgelegt und dort beraten. Der betreffende Kollege muß vor den Mitgliedern sein Gesuch begründen, Fragen beantworten, und erst mit Zustimmung der Mitgliederversammlung kann die Aufnahme in die Gewerkschaft durch den Gewerkschaftsorganisator erfolgen.

Die Arbeit des Bahnbetriebskomitees der Metro wird von 26 Ortskomitees (AGL) unterstützt.

Eine wesentliche Arbeit der Gewerkschaftsorganisatoren und -organe ist die Sorge für den Menschen. Die Fürsorge für den Menschen zeigt sich an dem Vorhandensein von zwei Kindergärten, wo die Kinder der beschäftigten Frauen Tag und Nacht auf das beste betreut werden. Jede Frau hat das Recht, zu jeder Zeit und Stunde ihr Kind zu besuchen oder es zu sich zu holen.

Für die Beschäftigten der Metro ist zur Zeit ein moderner Kulturpalast im Bau, der, wie uns der Vorsitzende des Bahnbetriebskomitees versichert, hohen Ansprüchen genügen wird.

In jedem Bahnhof, in jedem Depot und jeder Werkstatt befinden sich sogenannte „Rote Ecken“. Diese bestehen aus einem oder mehreren Räumen, in denen sich das gesellschaftliche Leben der Belegschaft, besonders in den Arbeitspausen, vor und nach Beginn der Arbeitszeit abwickelt.

Die Gewerkschaft ist der Träger der sozialistischen Wettbewerbe der Belegschaft. Diese Wettbewerbe werden von den Arbeitsbrigaden durchgeführt. Die Komplex-Arbeitsbrigaden schließen Fahrpersonal, Wagenreiniger und Reparaturhandwerker (Schlosser, Elektriker usw.) zusammen.

In jedem Bahnhof bilden die dort Beschäftigten besondere Arbeitsbrigaden. Ebenso die Beschäftigten der Fahrleitungs- und der Starkstrommeisterei, entsprechend dem Aufbau des Betriebes. Für alle Arbeiten, die regelmäßig anfallen, gibt es technisch begründete Arbeitsnormen. Reparaturarbeiten, besonders an elektrischen Anlagen, werden im Zeitlohn mit Prämie durchgeführt.

Bei der Metro stehen alle Beschäftigten, von der letzten Reinemachefrau bis zum Cheffingenieur im sozialistischen Wettbewerb. Diese Wettbewerbe bauen sich auf dem Produktionsablauf auf, d. h. es gibt besondere Wettbewerbe für die Komplexbrigaden, für die Arbeitsbrigaden der Bahnhöfe, Fahrleitungs- und Starkstrommeisterei. Alle Wettbewerbe werden unter der Kontrolle der gesamten Belegschaft durchgeführt. Die Wettbewerbe der Komplexbrigaden, in die das Triebwagenpersonal mit einbezogen ist, zeichnen sich besonders dadurch aus, daß 64 Komplexbrigaden als besondere sozialistische Verpflichtung die hervorragende Instandhaltung der Wagen und die Beschleunigung des Wagenumlaufes übernommen haben.

97 Prozent der gesamten Belegschaft sind Stachanow-Arbeiter. Das hervorragende gewerkschaftliche Leben wird organisiert von dem außerordentlich starken Gewerkschaftsaktiv, dem mehr als 30 Prozent der Belegschaft angehören.

Die Metro hat zwei Bahnbetriebskomitees der Gewerkschaft, da es sich praktisch um zwei getrennte Betriebe handelt. Ein Bahnbetriebskomitee umfaßt den eigentlichen Metro-Betrieb, das andere den Metro-Bau.

Unsere Delegation war, wie alle, die erstmalig in Moskau die U-Bahn kennenlernten, von der Zweckmäßigkeit, Betriebssicherheit, künstlerischen Ausgestaltung, hohen Verkehrsdisziplin der Fahrgäste und des Eisenbahners um den Fahrgast stark beeindruckt.

## Die Entwicklung des Transportwesens in der Tschechoslowakischen Republik

Von Miloslav Moulis

Die mächtige Entfaltung der Wirtschaft in der volksdemokratischen Tschechoslowakei und besonders die Entwicklung der Industrie — die Industrieproduktion der Tschechoslowakei ist gegen die der kapitalistischen Zeit um 50 Prozent, die Produktion in der Maschinenindustrie und die Energieerzeugung sogar um 100 Prozent gestiegen — stellt auch höhere Anforderungen an alle Transportzweige. Nebst weitgehender Unterstützung der Industrialisierung hat das tschechoslowakische Transportwesen auch die Aufgabe, den Verkehr mit der Sowjetunion und anderen volksdemokratischen Ländern auszubauen und neue Produktionszentren und Siedlungen an das Verkehrsnetz anzugliedern.

Während der sechs Jahre der deutschen Okkupation hat auch das Transportwesen der Tschechoslowakei sehr gelitten. Von den 3290 Lokomotiven, welche den tschechoslowakischen Staatsbahnen im Jahre 1937 zur Verfügung standen, waren nach dem Kriege nur noch 2626 vorhanden und von fast 500 000 Güterwagen ist nur die Hälfte übriggeblieben. Auch der gesamte Flugzeugpark und fast alle Fahrzeuge der Binnenschifffahrt sind durch den Krieg zerstört worden.

Eine der ersten Aufgaben der neuen Republik war die Erneuerung des Transportsystems. Im Zweijahresplan — 1947/48 — welcher die Wiederherstellung der durch den Krieg zerstörten Wirtschaft zur Aufgabe hatte, wurde dem Transportwesen große Aufmerksamkeit gewidmet. Neue Lokomotiven, Güterwagen, Automobile und Lastautos wurden erzeugt und ein ausgedehntes Programm für die Erneuerung von Brücken, Eisenbahnstrecken und Autostraßen wurde ausgearbeitet. Der Eisenbahntransport und der Autobustransport haben ihre Vorkriegsleistungen überholt und der letztere hat seinen Plan im Jahre 1948 mit 148 Prozent erfüllt.

Die Investitionen für Transporte betragen während des Fünfjahresplanes mehr als 45 Milliarden Kčs. Der Gütertransport auf den Bahnen wird seine Leistungen bis zum Jahre 1953 um 39 Prozent erhöhen. Für den Personenverkehr auf den Bahnen wird eine Anzahl neuer Waggons erzeugt. Eine Anzahl von Bahnhöfen ist im Umbau begriffen und die Elektrifizierung der Hauptstrecken wird durchgeführt. Was den Straßentransport anbelangt, wird dem Transport der Werktätigen zu und von der Arbeit große Aufmerksamkeit gewidmet. Schon vom Beginn des Fünfjahresplanes an hatten die tschechoslowakischen Autobuslinien ein Ausmaß von 34 000 km und sind seitdem im stetigen Wachsen begriffen. Der gegenwärtige Autobustransport ist zweihundertmal größer als vor dem Kriege. Auch die Einführung von Trolleybuslinien in den Städten wird schnell durchgeführt. Im Verlaufe des Fünfjahresplanes werden die Landstraßen mit staublosen Fahrbahnen um 60 Prozent verlängert. Bis zum Ende des Fünfjahresplans sollen auch 1500 Brücken wiederhergestellt und ersetzt werden.

Im Februar 1951 wurden die dem Fünfjahresplan gestellten Aufgaben bedeutend erhöht. Dieser Erhöhung mußte auch das Transportsystem angepaßt werden.

Dem Plane gemäß werden im Jahre 1953 127 Millionen Tonnen Waren, das ist um 32 Prozent mehr als im Vorjahr, transportiert werden. Der Motortransport von Gütern wird zum Ende des Fünfjahresplanes um 53 Prozent, der Transport von Personen um 39 Prozent erhöht werden.

Nebst der Modernisierung der vorhandenen Verkehrseinrichtungen wird die Anwendung neuer Arbeitsmethoden viel zur Erfüllung der erhöhten Aufgaben beitragen. Sozialistische Wettbewerbe werden auch im tschechoslowakischen Transportwesen organisiert. Die Lokomotivführer Hrabal und Pech sind die Initiatoren der sogenannten „Fünfhunderter - Bewegung“, welche die bessere Ausnutzung der Lokomotiven zur Aufgabe hat — d. h. daß eine Lokomotive in 24 Stunden mindestens eine Strecke von 500 km zurückzulegen hat —. Gleichzeitig wird eine Kampagne für die genaue Einhaltung des Fahrplanes und gegen bürokratische Verwaltungsmethoden im Transportwesen durchgeführt, sowie auch für die Anwerbung von Frauen als Zugexpedienten, und es gibt auch schon eine Anzahl von Lokomotivführerinnen. Dank der zahlreichen Aktivisten und der Entfaltung des sozialistischen Wettbewerbes stiegen z. B. die Leistungen im Eisenbahntransport im ersten Vierteljahr, im Vergleich zu den Leistungen der gleichen Periode des Vorjahres, bei der Güterbeförderung um 22 Prozent und bei der Personenbeförderung sogar um 26 Prozent.

Ein großer Tag im tschechoslowakischen Transportwesen war die Eröffnung der direkten Schnellzugsverbindung mit Moskau. Die Waggons werden an der tschechoslowakisch-sowjetischen Grenze auf Chassis mit sowjetischer Spurweite verschoben, so daß Umsteigen nicht mehr nötig sein wird.

Auch das Flugverkehrswesen entwickelt sich schnell, und in den ersten drei Monaten dieses Jahres wurde die doppelte Anzahl von Passagieren, als im ersten Vierteljahr des vorigen Jahres, befördert. Alle größeren Städte der Tschechoslowakei sind durch Flugverkehrslinien verbunden, die Hauptstadt Prag aber hat Flugverbindung mit fast allen europäischen Hauptstädten. Auch der Güterlufttransport entwickelt sich zufriedenstellend. Immer häufiger werden Flugzeuge für Transport von Obst, oft auch für Überseetransport, verwendet.

Die Fahrzeugindustrie, deren Kapazität im Jahre 1953, verglichen mit dem Jahre 1937, viermal größer sein wird, wird in den nächsten Jahren Zehntausende von Automobilen herstellen und zu einer weiteren Verbesserung dieses Zweiges des tschechoslowakischen Verkehrswesens beitragen.

Das moderne tschechoslowakische Verkehrswesen trägt nicht nur viel zur Erfüllung des Fünfjahresplanes bei, sondern hat auch große Aufgaben im Handelsverkehr mit der Sowjetunion, mit den Ländern der Volksdemokratien und allen anderen Ländern, die mit der Tschechoslowakei als Gleicher mit Gleichen Handelsbeziehungen aufnehmen wollen.

**Zerschlagt**

**die verbrecherische Antisowjethetze,**

**denn sie ist Kriegshetze!**

# Neuerscheinungen

aus den Verlagen der Deutschen Demokratischen Republik

**Hochspannungsanlagen** von Friedrich Weickert, 550 Seiten mit 409 Abbildungen, Format DIN A 5, 10,60 DM. Fachbuchverlag GmbH, Leipzig W 31.

Der Verfasser dieses in seiner siebenten Auflage erscheinenden Werkes hat es mit Geschick verstanden, die mit dem Bau, dem Betrieb und der Wartung von Hochspannungsanlagen zusammenhängenden vielfältigen Fragen dieses wichtigen und interessanten Zweiges der Elektrotechnik umfassend und in leichtverständlicher Form zu behandeln. Seine Ausführungen werden durch zahlreiche, klare Schaltskizzen, Zahlentafeln, Schaulinien und bildliche Wiedergaben unterstrichen und für diejenigen, die tiefer in einzelne Teilgebiete eindringen wollen, durch viele Schrifttumshinweise ergänzt.

Das Werk richtet sich in erster Linie an die Studierenden der Fachschulen und die bereits in der Praxis stehenden Techniker und Ingenieure, die sich mit den Besonderheiten der Hochspannungstechnik vertraut machen wollen. Es wird ihnen ein wertvolles Unterrichts- und Nachschlagewerk sein.

A. Hoffschmidt

**Abwärmeverwertung in Industrie und Wirtschaft**, von Dipl.-Ing. Heinz Schlicke, 111 Seiten Text mit 35 Abbildungen, Format DIN A 5, 4,— DM, Bestell-Nummer A 1011. Fachbuchverlag GmbH, Leipzig W 31.

Eine ordnungsgemäße Verbrennung der Kohle in den Feuerungsanlagen genügt noch nicht, es muß auch die restlose Verwertung der von der Kohle erzeugten Wärme gesichert sein. Brennstoff wird nicht nur auf dem Rost gespart, sondern auch dort, wo die Wärme fortgeleitet und verbraucht wird. Der Verfasser zeigt klar

und übersichtlich alle Möglichkeiten zur Einsparung von Brennstoffen und zur Verbesserung des Gesamtwirkungsgrades von wärmetechnischen Anlagen, bei Ausnutzung der überall reichlich vorhandenen Abwärme. Das Buch sollte besonders die Wärmeingenieure der Deutschen Reichsbahn anregen, sich die Bahnbetriebswerke etwas genauer anzusehen. Hier läßt sich hinsichtlich Abdampfverwertung noch außerordentlich viel tun.

Die wertvolle Arbeit enthält ebenfalls Anregungen, wie unwirtschaftliche Feuerungsanlagen verbessert werden können. Auch die Übersichtstafeln und Tabellen mit technischen Daten verdienen Beifall.

Kalinowski

**Einführung in das Maurerhandwerk** von Christian Arpe und Heinz Berg, 136 Seiten Text mit 159 Abbildungen, Format DIN A 5, kart., 3,95 DM. Fachbuchverlag GmbH, Leipzig W 31.

Das Buch stellt zuerst die Baustoffe des Maurers, dessen Handwerkszeug und die Einrichtung der Baustelle dar und unterrichtet dann eingehend über die einzelnen Maurerarbeiten. Darauf werden die Maurerformen aus verschiedenen Materialien und im Anschluß daran die Herstellung von Bögen und Gewölben besprochen. Entsprechend dem Fortgang der Bauarbeiten folgen Betonarbeiten, der Bau von Decken, Böden, Leichtwänden und Treppen sowie Putz- und Fugenarbeiten. Auch die wichtige Frage des Feuchtigkeitsschutzes wird behandelt. Mit der Beschreibung des Gerüstbaues schließt der rein handwerkliche Teil des Buches. Zum Schluß gibt der Verfasser noch grundsätzliche Hinweise auf die bereits entwickelten neuen Arbeitsmethoden.

Das Buch entstand auf Anregung des Ministeriums für Verkehr, Abteilung

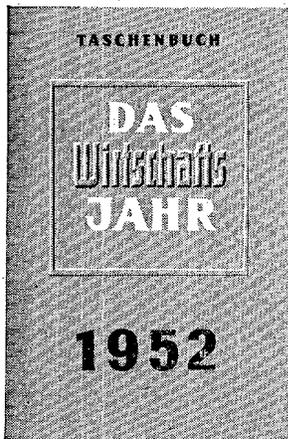
Schulung. Es ist in erster Linie bestimmt für den Maurer, der innerhalb des Gesamtbetriebes der Deutschen Reichsbahn tätig ist, wird aber darüber hinaus vom Maurerhandwerk allgemein gern benutzt werden, weil es in leichtfaßlicher Weise mit den Grundbegriffen der Berufsarbeit vertraut macht. Zahlreiche Abbildungen unterstützen den Text.

**Der Ermittlungsdienst (Stufe III) von Robert Wiesner**, 85 Seiten, 2,75 DM, Fachbuchverlag GmbH, Leipzig W 31.

Der Verfasser hat mit diesem Fachbuch einem dringenden Bedürfnis entsprochen. Infolge der Kriegseinwirkungen sind vielfach solche Fachschriften verlorengegangen, so daß die im Ermittlungsdienst Beschäftigten meist ohne ein Anleitungs- oder Nachschlagebuch ihre oft schwierige Aufgabe erledigen müssen. Das vorliegende Lehrbuch ist bestimmt für den nichttechnischen A-Dienst und für alle Beschäftigten im Ermittlungsdienst. Das Buch vermittelt über dieses Fachgebiet in knapper, aber besonders instruktiver Form das erforderliche Wissen. Es ist in seinem Aufbau klar gegliedert. Seine praktische Handhabung wird dadurch erleichtert, daß durch Randangaben die wesentlichen Punkte und Aufgaben leicht auffindbar herausgestellt sind. Was das Buch besonders wertvoll macht, sind die Beispiele aus der Praxis, die die vielseitigen Vorkommnisse auf dem Gebiet des Ermittlungswesens recht lehrreich vermitteln.

Das Buch dürfte besonders für die Nachwuchskräfte ein willkommenes Hilfsmittel und namentlich für Besucher von Fachkursen geeignet sein. Darüber hinaus wird es aber auch dem Praktiker noch helfen und dem Lehrer und Dienststellenleiter beim Unterricht als Anhalt dienen können.

**Auslieferung**  
Anfang Dezember



## Da ist es wieder! Ihr Taschenbuch

„Das Wirtschaftsjahr“, Ausgabe 1952, DIN A 6 — 266 Seiten, Ganzleinen geb. DM 2,50

Es wird auch im nächsten Jahre allen Mitarbeitern in Betrieben und Verwaltungen ein unentbehrlicher Helfer und Begleiter sein.

Bei ständig steigender Auflage erscheint es nun im 4. Jahr.

Der Umfang der neuen Ausgabe ist bei gleichem Preis um 32 Seiten erweitert; daher ist — neben dem Dekaden-Kalendarium mit wichtigen Merktagen, der auf den neuesten Stand gebrachten vollständigen Übersicht über die Struktur von Verwaltung und Wirtschaft unserer Republik mit genauen Anschriften und Rufnummern — auch der Inhalt reichhaltiger.

Er behandelt in 20 Beiträgen von grundlegender Bedeutung die Ergebnisse der Entwicklung im 1. Jahre des Fünfjahrplans und die daraus gewonnenen Erkenntnisse.

Wir nennen unter anderem:

- Prinzip der wirtschaftlichen Rechnungsführung,
- Die volkswirtschaftliche Bilanzierung,
- Neue Organisation der örtlichen Industrie,
- Plan zur Verbesserung der Betriebsorganisation,
- Neue Richtlinien für die TAN-Arbeit,
- Die Kowaljow-Methode,
- Plan zur Verbesserung der Verwaltungsarbeit,
- Die Methode Losinski-Opitz,
- Persönliche Konten,
- Neue Wege im Wirtschaftsstudium usw.

Bestellen Sie dieses nützliche Taschenbuch, dessen Wert von den Mitarbeitern in allen unseren Wirtschaftszweigen und Verwaltungen erkannt ist, bei dem Buchhandel oder beim Verlag und fordern Sie gegebenenfalls Sammelbestelllisten ab.

**Verlag „DIE WIRTSCHAFT“, Berlin W 8, Französische Straße 53-55 — Sammelruf 42 53 76**

### BESTELLSCHEIN

Name des Bestellers	Art des Betriebes bzw. Beruf
Postleitzahl/Ort	Straße
Hiermit bestelle(n) ich/wir .....Expl. Taschenbuch „Das Wirtschaftsjahr“ Ausgabe 1952 zum Preise von DM 2,50	
Liefere(n) Sie ..... Sammelbestelllisten	Datum
	Unterschrift

**Gefahrloses Bremsen und sofortiges Halten  
ermöglicht die**

# ***Druckluftbremse***



**Sie hat die großen Vorteile des denkbar kürzesten  
Bremsweges infolge ihres idealen Bremsausgleiches**



**BERLINER BREMSENWERK**

DER AG FÜR TRANSPORTMASCHINENBAU

vormals **KNORR-BREMSE**

BERLIN - RUMMELSBURG · HIRSCHBERGER STRASSE 4  
FERNRUF 555051

Musterschau der gesamten Erzeugnisse der AG, Berlin-Weißensee, Berliner Allee 107-110

VVB INSTALLATIONEN · KABEL · APPARATE

**IKA**

*Wie fertigen:*  
Trockengleichrichter - Geräte  
Trockengleichrichter - Säulen

**LEIPZIG C1, HAINSTRASSE 16/18, TEL. 64516**

# Textil-Treibriemen

in verschiedenen Qualitäten  
**TEXTILFÖRDERBÄNDER**  
**ELEVATOR GURTE**  
endlos gewebte  
**TEXTILRIEMEN**  
für schwere Antriebe und  
schnelllaufende Maschinen

**J. C. MARTINI - K.-G.**  
**(15a) SCHLOTHEIM I. THÜRINGEN**

SPEZIAL-FABRIK  
für

**Fahrkarten - Stempelpressen**  
**Schaffner - Lochzangen**  
für Eisen- und Straßenbahnen

**Plombenzangen**  
für Güterwagen und Sicherungsanlagen

**PAUL HOFFMANN, ZANGEN-FABRIK, SUHL (Thür.)**  
(Zangenhoffmann) FERNSPR. 2433 / TELEGR.: ZANGENHOFFMANN

**Leistungsfähige Lastanhänger**  
mit und ohne Kippeinrichtung  
jeder Größe, komplett bereit,  
aus Serienproduktion sofort lieferbar

**IFA**  
**VEREINIGUNG VOLKSEIGENER FAHRZEUGWERKE**

Fahrzeugzubehörwerke  
Fahrzeugwerk Waltershausen / Thür.

**REIFEN-MÜLLER**  
*ein Begriff*

DIESES ZEICHEN  
DIESER NAME  
BÜRGT FÜR  
QUALITÄT

**REIFEN-MÜLLER**  
BERLIN-SCHMÖCKWITZ · RUF.: SAMMEL-NR. 632091

# **DEUTSCHES REISEBÜRO**

Fahrkarten für In- und Ausland / Fahr-scheinhefte mit zweimonatiger Gültigkeit  
Beliebige Umwege / Sonntagsrückfahr-karten / Platzkarten / Bettkarten / Gepäck-versicherungen / Hotelzimmernachweis  
Gesellschafts- und Pauschalreisen

Das DER mit seinen über 60 Vertretungen in Berlin und in der DDR ist der Kunden-dienst der Deutschen Reichsbahn

*Deshalb besuchen Sie das nächste DER-Reisebüro, bevor Sie Ihre Reise antreten*



***Auf Reisen gut betreut***

durch die

# **MITROPA**

*Speisewagen / Schlafwagen  
Bahnhofsgaststätten*

**GÜTERKASSE**



# **Warum Frachten täglich zahlen?**

Rechnen Sie bei der

## **Eisenbahnverkehrskasse**

am 1. und 16. eines jeden Monats ab

### **Auskünfte**

bei allen Güterabfertigungen u. Eisenbahnverkehrskassen

#### **Zweigstellen:**

#### **Eisenbahnverkehrskasse**

**Hauptstelle Berlin**

Berlin NW 7 — Unter den Linden 10  
und Nebenstelle Bahnhof Zoo

**Cottbus** **Dresden-Radebeul** **Erfurt** **Greifswald**

August-Bebel-Str. 1

Stallstr. 41

Windthorststr. 18

Gützkowerstr. 87<sup>1</sup>

**Halle, S**

Stresemannplatz 3

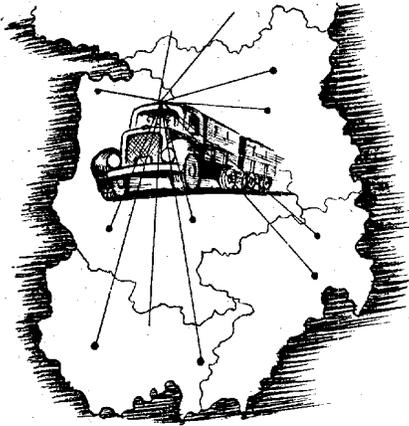
**Magdeburg**

Keplerstr. 12 c

**Schwerin, M**

Otto-Grotewohl Str. 1

**Die ATG und die ihr angeschlossenen  
Fahrzeughalter helfen bei der  
Erfüllung des Fünfjahrplans**



ATG Land Brandenburg  
Potsdam, Wilhelm-Külz-Straße 30

ATG Land Mecklenburg  
Schwerin, Platz der Freiheit 5

Auto-Transportvereinigung Thüringen  
Erfurt, Löberring 3/4

ATG Land Sachsen  
Dresden A 1, Tiergartenstraße 38

Wir suchen zum baldmöglichsten Eintritt

**einen erfahrenen  
Eisenbahningenieur**

mit abgeschlossener Fachschulbildung für das Oberbau-  
und Sicherungswesen unseres Werkes.

Bewerbungen mit Lichtbild, Zeugnisabschriften, hand-  
geschriebenem Lebenslauf sowie Angabe der Gehalts-  
ansprüche und des frühesten Eintrittstermins erbeten an

Staatliche Aktiengesellschaft für Mineraldüngemittel  
Leuna-Werke „Walter Ulbricht“  
(19a) Leuna, Kreis Merseburg

**Kurbelwelle  
für Deutz-Diesel-Trecker 50 PS  
Type F 3 M 417**

**wird dringend zu kaufen gesucht**  
Kraftverkehr Fürstenberg (Oder)



**Schaufeln aus Elektron, 1000fach bestens bewährt**

Nr. 1 Randschaufel, 33/26 cm, 5,45 DM (Abb.) · Nr. 2 Halsteiner Sandschaufel,  
27/25 cm, 4,45 DM · Nr. 3 Frankfurter Erdschaufel, 30,26 cm, 4,80 DM  
Nr. 4 Kohlschaufel, 36/36 cm, 7,60 DM · Nr. 5 Kartoffel- und Kokschaufel,  
38/30 cm, 8,40 DM · Nr. 6 Spaten, 26/20 cm, 4,80 DM · Gedrehte  
Schaufelstiele, pro Stück 1,25 DM · Schaufeln und Spaten aus Eisenblech gegen  
Materialabgabe · Versand erfolgt auf billigstem Wege per Nachnahme od. Referenzen

**Jullus Linke Nacht., Leipzig C 1, Salomonstraße 25 B**



**Werkstattangrierheber**  
elektrisch und mechanisch für 2, 2,5, 5, 7  
und 10 l Tragkraft  
**Mehrzweckheber** als Seitenheber u. Auto-  
winde verwendbar  
**Doppel- und Einspindelheber**  
für PKW und LKW  
**Abstützböcke, Waggonheber, Winden**  
liefert:  
**Hans Lehnard, Arnstadt (Thüringen)**



**ERNST LAUBE**  
Hanfspinnerei · Seilerwarenfabrik  
**Schlotheim i. Thür.**  
Leinen, Seile, Tawe, Netze für alle Zwecke  
Eisenbahn-Gepäcknetze

„Erlau“ - ERZEUGNISSE SEIT 1850

*Verletzt?*

Zeitgemäße Wundepflege!  
**Ankerplast**  
weist gute Wege!

# AD. RUCHTER & CO. A. S. CHEMISCHE WERKE  
MÜLLERSFELD 1. THÜR.



erwartet schnelle Bedienung, wenn es kalt  
ist. Aber für einen guten Rat wird er immer  
Zeit haben.

Empfehlen Sie ihm jetzt GLYSANTIN,  
das ideale Frostschutzmittel für den Kühler.

GLYSANTIN schützt zuverlässig, greift  
andere Stoffe nicht an und hält das Kühl-  
system sauber.

Achten Sie auch darauf, GLYSANTIN  
ständig am Lager zu haben. Dann können  
Sie Ihre Kunden gut beraten und gut  
bedienen mit



Heft 11 - 5. Jahrgang - 1951

Preis 1,- DM

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft“ GmbH., Chefredakteur des Verlages: Werner Mussler, Redaktion: Berlin W 8, Krausenstr. 17-20. Fernruf: 52 18 45, Basa: 33 585, Anzeigenannahme: Verlag „Die Wirtschaft“, GmbH., Berlin W 8, Französische Str. 53-55 und DEWAG - Werbung, Berlin C 2, Oberwallstr. 20, und deren Bezirks-Filialen. Druck: Greif Graphischer Großbetrieb, Werk I, Berlin N 54, Lizenz-Nummer 259. Nachdruck, Auszüge und Übersetzungen nur mit Quellenangabe Z. Z. gültig Anzeigenpreisliste Nr. 4.

# DER VERKEHR

Zeitschrift für das  
gesamte Verkehrswesen

Mit amtlichen Nachrichten des Ministeriums für  
Verkehr der Deutschen Demokratischen Republik

## Inhaltsverzeichnis

- Entwicklung des Verkehrswesens in der Übergangsperiode vom Sozialismus zum Kommunismus  
Seite 335
- Verbessert die innerbetriebliche Schulung im Verkehr  
Seite 339 von Eberhard Zschaler
- Rückblick auf die Entwicklung des Erfindungs- und Vorschlagswesens bei der Deutschen Reichsbahn im 1. Halbjahr 1951  
Seite 341 von Alfred Grevesmühl
- Reichsbahnweichen mit Überhöhung  
Seite 342 von Walter Bohn
- Der Langschienenoberbau  
Seite 347 von Gustav Schmager
- Durchführung der konzentrierten Be- und Entladung  
Seite 348 Von Kurt Starke
- Arbeitsschutz im Straßenverkehr  
Seite 349 von Ing. Paul Rölke
- Die Leuchtfeuer in der Bucht von Wismar  
Seite 350 von Ing. Wilhelm Völckers
- Das Frachtgeschäft in der Binnenschifffahrt  
Seite 351 Von Willy Brandt
- Der Lokomotiveinsatz in der Sowjetunion  
Seite 354
- Wirtschaftliche Rechnungsführung auf Schiffen  
Seite 355 von B. Nigof und W. Plonski
- Wir sahen die „Metro“  
Seite 357 von Hans Benecke
- Die Entwicklung des Transportwesens in der Tschechoslowakischen Republik  
Seite 359 von Miloslav Maulis
- Buchbesprechungen

Unser Titelbild zeigt einen Spüler, der beim Bau des Paretz-Nieder-Neuendorfer Kanals eingesetzt ist. Dieses Gerät saugt unter Wasserzusatz die sandgefüllten Baggerschuten leer und befördert das Ladegut ans Land, wo es zum Deichbau verwandt wird.

## EUROP - ein Werkzeug des Krieges

„Westdeutschland ist infolge der Politik der imperialistischen Westmächte unter Führung der USA, die sich auf den deutschen Imperialismus als Bundesgenossen stützen, zu einem Gefahrenherd ersten Ranges für den Frieden geworden. Dem deutschen Volk ist von den in- und ausländischen Kriegstreibern die Rolle des Lieferanten von Kanonenfutter zugeordnet. Die westdeutsche Wirtschaft wird in eine vorgeschobene Rüstungsbasis umgewandelt. Westdeutschland wird als Aufmarschgebiet und Kriegsschauplatz des amerikanischen Krieges vorbereitet. Die Voraussetzung für diese Politik der Kriegsvorbereitung in Westdeutschland schuf die von den Westmächten planmäßig betriebene und durchgeführte Spaltung Deutschlands.“

(Weißbuch über die amerikanisch-englische Interventionspolitik in Westdeutschland und das Wiedererstehen des deutschen Imperialismus, Seite 213.)

Zu den Kriegsvorbereitungen in Westdeutschland im Hinblick auf die besonderen Vorgänge im Verkehrswesen schreibt uns ein gut unterrichteter westdeutscher Gewerkschafter:

„In der amerikanischen ‚Neuen Zeitung‘ wird in einem Artikel ‚ECE legt Grundstein zur Europäischen Verkehrs-Union‘ dargelegt, daß die Bildung der Europäischen Verkehrs-Union zur Verbesserung und Vereinheitlichung im internationalen Straßen- und Eisenbahnverkehr führen werde.

Um das zu erreichen, hat sich die Transportabteilung der ECE zwei Hauptaufgaben gestellt, die im wesentlichen die Beseitigung sämtlicher Zollschranken zwischen den Teilnehmerstaaten des Schumanplans und zum anderen den Aufbau eines engmaschigen, einheitlichen Straßennetzes vorsehen.

Bei der Betrachtung dieses Artikels muß man sich im klaren darüber sein, daß die Bildung der Europäischen Verkehrs-Union parallel mit der Bildung einer Europäischen Montan-Union läuft. Beide Zusammenschlüsse dienen ausschließlich dem Ausbau der amerikanischen Militärbasen in Westeuropa. Die Beweise für die Richtigkeit dieser Feststellung liefern die Interessen täglich selbst aufs neue.

Bereits seit 1949 arbeiten die amerikanischen Imperialisten offen darauf hin, die Bundesbahn in ihre Hände zu bekommen, um diesen Verkehrsträger ausschließlich strategischen Zielen dienstbar zu machen.

Das Interesse der Imperialisten konzentriert sich auf militärisch wichtige Strecken der Bundesbahn im Ruhr- und Rheingebiet, die als viergleisige Strecken ausgebaut werden. Darüber hinaus werden auf strategisch wichtigen Nebenbahnen Gleisneubauten durch-

geführt, z. B. Darmstadt, Ausbau der eingleisigen Strecke zu einer zweigleisigen. Wie die Bundesbahn weiter in die Kriegsvorbereitungen einbezogen wird, zeigt, daß das EAW Duisburg-Wedau ab sofort 6000 SS-Wagen, vier- und sechssachsige Rungen- und Tief-ladewagen für Schwerfahrzeuge und Lasten general-überholen muß. Diese Transportmittel dienen einzig und allein der Beförderung von Panzern und Munition. Ferner wurde die Höchstgeschwindigkeit der Durchgangsgüterzüge besonders auf den Strecken

- a) Saarbrücken, Kaiserslautern, Ludwigshafen,
- b) Ludwigshafen, Mainz, Worms,
- c) Wiesbaden, Mainz, Kastel, Darmstadt, Aschaffenburg

auf 70 bis 75 km/std. erhöht.

Durch die Annahme des Hanesplans wurde die Bundesbahn direkt in die Hände der amerikanischen Monopolisten gelegt, um damit den alleinigen Einfluß der imperialistischen Kriegstreiber zu sichern. Das Bundesverkehrsministerium gab dazu bekannt: "... daß auf Wunsch des amerikanischen Hohen Kommissars McCloy und der amerikanischen ECA-Kommission in Deutschland das Sieben-Punkte-Programm von der Bundesregierung angenommen würde." Bereitwillig führt die Hauptverwaltung Bundesbahn die Befehle der amerikanischen Interessengruppen durch.

### 30 000 Eisenbahn-Waggons für Kriegseinsatz bereitgestellt

Das atlantische Hauptquartier, das dem USA-General Eisenhower untersteht, hat der Bundesbahn Anweisung gegeben, den Waggonpark zu überprüfen und die qualitativ besten Waggons auszusondern und für das atlantische Hauptquartier bereitzustellen. Diesem Ansinnen kam die Verwaltung der Bundesbahn, die bei jeder Gelegenheit über den großen Mangel an Güterwagen klagt, prompt nach.

Bereits Ende Juni 1951 wurden in Frankfurt a. M. 30 000 Eisenbahnwaggons einer genauen Prüfung und Kontrolle unterzogen und mit dem Etikett 'EUROP' versehen. Fortlaufend finden neue 'Wagenmusterungen' statt, um den Park zu vergrößern. Diese Waggons werden für den 'besonderen Einsatz' (lies: Kriegsmaterial-Transporte) eingesetzt und können auf Grund ihres Kennzeichens jederzeit aus dem Verkehr herausgezogen werden. Für den gleichen Zweck ist eine Bereitstellung von Lokomotiven bereits erfolgt.

### Autobahnen und Kraftwagen für die Remilitarisierung

In der zweiten Aufgabe wird ohne Umschweife festgelegt, und die Zeitung 'Der deutsche Eisenbahner' bestätigt das, daß in Westeuropa 23 Autostraßen nach deutschem Muster erbaut und an das deutsche Autobahnnetz angeschlossen werden sollen, um damit die Voraussetzungen für einen schnellen Angriff auf die Deutsche Demokratische Republik, die Sowjetunion und die Volksdemokratien zu schaffen. Bei der Darlegung dieser Aufgaben spricht man wiederum von 'wirtschaftlichen Notwendigkeiten'. Für diese Autobahnen gibt es keine wirtschaftliche Notwendigkeit, sie werden gebaut auf Anweisung des atlantischen Hauptquartiers und dienen nur einem Zweck: dem Krieg.

Diese für die amerikanischen und deutschen Kriegstreiber strategisch wichtigen Straßen werden in fieberhafter Eile aus- bzw. neugebaut. So wurde z. B. die Kraftwagenverkehrsstraße, die den linken Niederrhein mit der Reichsautobahn Köln—Hannover verbindet, in kürzester Frist befahrbar gemacht. Die Rheinbrücke, über die diese Verbindung geht (Krefeld—Uerdingen—Duisburg) wurde bevorzugt wieder erstellt, obwohl es andere Brücken gab (Ruhrort—Homberg), deren Wiederaufbau wirtschaftlich notwendiger gewesen wäre. Während die Straßen in den Großstädten sich zum größten Teil in einem katastrophalen Zustand befinden und angeblich keine Mittel zu deren Instand-

setzung zur Verfügung stehen, werden die Autobahnen und Brücken in schnellem Tempo in Ordnung gebracht.

### Ausbau der Autobahnen für Kriegstransporte

Nach Ansicht der amerikanischen 'Neuen Zeitung' betragen die Kosten für die Herstellung der Autobahn je Kilometer 1 Million DM. In erster Linie tragen die Werktätigen Westdeutschlands die Lasten dieses Wiederausrüstungsprogramms. Durch die enormen Preis- und Steuererhöhungen wird die westdeutsche Bevölkerung brutal ausgepreßt. Die Parole Trumans, die in der westdeutschen Kolonie angewandt wird, 'Alles für den Krieg', wird von den westdeutschen Imperialisten und der volksfeindlichen Adenauer-Regierung in die Tat umgesetzt; ausschlaggebend dabei sind nur ihre Profitinteressen.

### Straße — Schiene — Wasserstraße — alles für den Krieg!

Die deutschen und amerikanischen Imperialisten wissen sehr genau, daß, wenn sie einen Krieg provozieren, die Bundesbahn nicht in der Lage ist, mit ihrem Bestand von nur 238 000 Güterwagen (wovon der größte Teil überaltert ist) den Anforderungen gerecht zu werden. Daher wurde der Konkurrenzkampf zwischen Schiene und Straße von den amerikanischen Imperialisten, besonders von den Ölmagnaten der Standard-Oil, bewußt geschürt. Ohne Rücksicht auf die Bundesbahn und die Binnenschifffahrt wurde der Kraftverkehr in einem bisher nie gekannten Ausmaß erweitert.

Die Zahl der Lastkraftwagen im Bundesgebiet beträgt gegenwärtig 358 000. Während es im gesamten Reichsgebiet im Jahre 1938 etwa 22 000 Lastkraftwagen mit einem Ladegewicht über 4 t gab, sind es heute in Westdeutschland 41 000. Es muß betont werden, daß diese hohen Zahlen zustande kamen, weil den Betrieben beim Kauf der Kraftfahrzeuge Steuervergünstigungen und andere Erleichterungen geboten wurden. Aber dieser riesige Wagenpark, zuzüglich der Personenkraftwagen, ist nur geschaffen worden, um ihn zu gegebener Zeit restlos für Kriegszwecke einzuspannen. Auf Grund des Überbestandes an Lastkraftwagen ist die wirtschaftliche Existenz einer großen Anzahl kleiner und mittlerer Transportunternehmen gefährdet. Das beweist die hohe Zahl der Konkurse eindeutig.

Die Besitzer von Last- und Personenzugwagen sollten daran denken, daß in der Vergangenheit ein einfacher Tarnanstrich genügte, um ihre Fahrzeuge Kriegszwecken nutzbar zu machen.

### Die Remilitarisierung verhindern!

Das ist die Aufgabe, die vor dem gesamten deutschen Volke steht. Für die Eisenbahner, Verkehrsarbeiter und Kraftfahrer heißt das: Verhinderung der Be- und Entladung sowie des Transportes von Kriegsmaterial! Jeder Lokführer, jeder Heizer und Zugbegleiter, Weichensteller und Bahnhofsvorsteher sollte sich einmal überlegen, welche tod- und verderbenbringenden Transporte durch seine Mithilfe in unsere Heimat einströmen und welche Gefahr damit für unser Volk heraufbeschworen wird. Die Hafentarbeiter in Bremerhaven und in den übrigen Nordseehäfen müssen erkennen, daß durch den Einsatz ihrer ganzen Kraft die Aus- und Umladung des amerikanischen Kriegsmaterials verhindert werden kann. Auch die Kraftfahrer müssen einmütig den Transport von Rüstungsmaterial ablehnen. Alle im Verkehrswesen beschäftigten Arbeiter, Angestellten und Beamte müssen erkennen, daß diese Aufgabe nur erfüllt wird, wenn sie einheitlich, mutig und konsequent für das gemeinsame Ziel, für die Erhaltung des Friedens und die Verbesserung ihrer Lebenslage kämpfen.

Für unser deutsches Volk ist es wirtschaftlich notwendig, daß Eisenbahn, Schifffahrt und Kraftverkehr ausschließlich für die Interessen des Volkes eingesetzt werden, d. h., daß alle Verkehrsmittel eingesetzt werden für den friedlichen Handel mit allen Völkern der Erde, insbesondere für den innerdeutschen Handel.



**Abteilung  
 Hafen-Umschlag  
 und Lagerung  
 Silo-Anlagen**

Zweigstellen an allen wichtigen  
 Wasserumschlagplätzen

Anstalt des öffentlichen Rechts  
 Berlin O 17, Beymestr. 19

Filiale: Magdeburg, Wittenberger Straße 17  
 Zweigstellen: Dresden N 6, Georgenstraße 6  
 Schwerin, Speicherstraße 6  
 Stralsund, Hafenstraße 25

**Abteilung Fahrgastschiffahrt**

**Ausflugsverkehr**  
 mit modernen Passagierschiffen

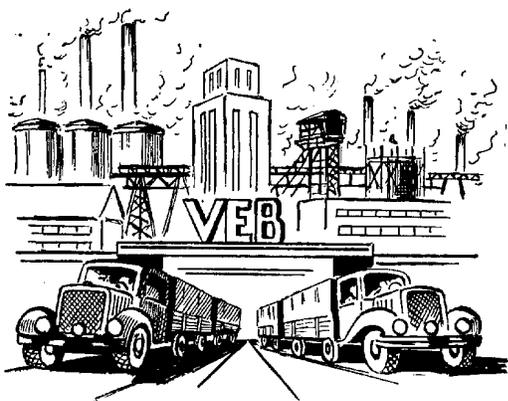
**Sonderfahrten**  
 für Betriebe und Massenorganisationen

**Abteilung Fracht- und Schleppschiffahrt**

Eilgut- und Massengüter-Transporte im Bereich der  
 gesamten DDR

Auskunft Zentrale Berlin O 17, Beymestraße 19 · Drahtwort: DSU, Zentrale Berlin · Telefon: 56 40 21

Die volkseigene Industrie  
 bedient sich des volkseigenen Kraftverkehrs



VVB Kraftverkehr Land Sachsen,  
 Dresden A 27, Bamberger Straße 48

VVB Kraftverkehr Land Mecklenburg,  
 Rostock, Graf-Schack-Straße 3

VVB Verkehr Land Brandenburg,  
 Potsdam, Hebbelstraße 8 — Tel. 4227



Die Vereinigung  
 Volkseigener Betriebe Berlin  
**Kraftverkehr**

mit den ihr angeschlossenen volkseigenen Verkehrsbetrieben sichert  
 den gesamten Transport- und Personenverkehr des demokratischen  
 Sektors Berlins. Fernerhin werden in den VVB Reparaturwerkstätten  
 sämtliche vorkommenden Reparaturarbeiten ausgeführt.

**V. V. B. B. Kraftverkehr**  
 Berlin N 58, Schönhauser Allee 149

Fernruf: Sammel-Nr. 44 01 86. Telegrammadresse: Transrep Berlin



**DEUTSCHER KRAFTVERKEHR**

Güterfernverkehr / Interzonen- und internationale Transporte  
 mit Kraftfahrzeugen

Personenverkehr mit Omnibussen / Interzonen-Linienverkehr  
 nach Bremen, Düsseldorf, Hannover, Goslar

Fahrschule / Kraftfahrzeug-Reparaturwerkstatt  
 Vulkanisieranstalt / Großtankstelle

**Berlin-Lichtenberg, Siegfriedstr. 49-53**

Fernruf-Sammel-Nr. 55 19 06



*Ski Heil und  
Glückliche Reise mit der*

**DEUTSCHEN REICHSBAHN**

*in die Wintersportgebiete  
des Harzes  
des Erzgebirges  
und des Thüringer Waldes*

**33 $\frac{1}{3}$ % Fahrpreisermäßigung**

erhalten Sie an Sonn- und Festtagen, wenn  
Sie mit Sonntagsrückfahrkarten in die nähere  
Umgebung reisen.

Alle Fahrkartenausgaben und DER-Zweigstellen erteilen Ihnen gern Auskunft  
über die günstigsten Zugverbindungen