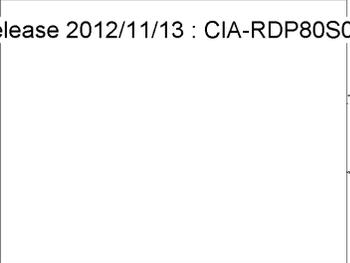


Page Denied

50X1-HUM

INTELFORM 3



CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

This Document contains information affecting the National Defense of the United States, within the meaning of Title 18, Sections 793 and 794, of the U.S. Code, as amended. Its transmission or revelation of its contents to or receipt by an unauthorized person is prohibited by law. The reproduction of this form is prohibited.

INFORMATION REPORT

SECRET
SECURITY INFORMATION

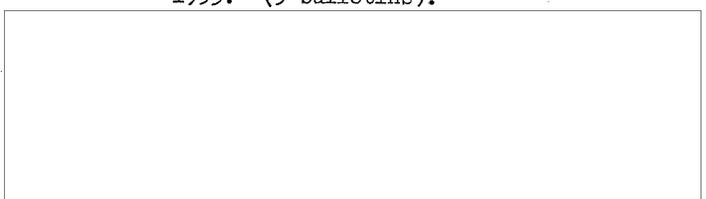
50X1-HUM

COUNTRY	East Germany	REPORT	[Redacted]
SUBJECT	Official Bulletins of the East German Ministry of Railroads	DATE DISTR.	16 February 1953 50X1-HUM 50X1-HUM
DATE OF INFO.	[Redacted]	NO. OF PAGES	1
PLACE ACQUIRED	[Redacted]	REQUIREMENT NO.	RD
		REFERENCES	[Redacted]

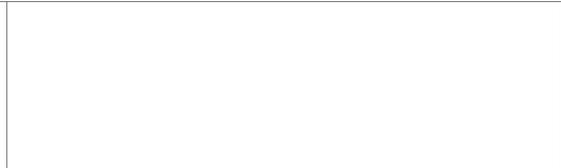
THE SOURCE EVALUATIONS IN THIS REPORT ARE DEFINITIVE.
THE APPRAISAL OF CONTENT IS TENTATIVE.
(SEE INDEX FOR CROSS-REFERENCES)



Enclosure: Official bulletins of the East German Ministry of Railroads, entitled Verfuegungen und Mitteilungen des Ministeriums fuer Eisenbahnwesen, for 19, 23, 26, 28 November and 3 December 1953. (5 bulletins).



50X1-HUM



SECRET

STATE	ARMY	NAVY	AIR	FBI	AEC	[Redacted]	[Redacted]
-------	------	------	-----	-----	-----	------------	------------

50X1-HUM

Page Denied

Verfügungen und Mitteilungen

des

Ministeriums für Eisenbahnwesen

1953

Berlin, den 23. November

Nr. 37

MfE 465

Betr.: Technische Betriebsschulen

Ausbildung und Qualifizierung in Technischen Betriebsschulen

Als Anlage B zum Mitteilungsblatt 1/53 wurden von der damaligen Generaldirektion „Richtlinien für die Qualifizierung der Werkstätigen 1953 in den Technischen Betriebsschulen“ herausgegeben. Diese Richtlinien stimmen nicht in allen Einzelheiten mit der von der Regierung am 5. 3. 53 erlassenen „Verordnung über die Ausbildung und Qualifizierung der Arbeiter in den volkseigenen und ihnen gleichgestellten Betrieben“ (veröffentlicht im GBl Nr. 33 vom 12. 3. 53, Seite 406) überein.

Das Ministerium für Eisenbahnwesen gibt deshalb als Fachministerium, ausgehend von der genannten Verordnung, neue Richtlinien heraus. Die neuen Richtlinien, die in den „Verfügungen und Mitteilungen des MfE“ veröffentlicht werden, sind folgende:

- A. Richtlinien für die Planung der Ausbildung und Qualifizierung,
- B. Richtlinien für die Ausarbeitung betrieblicher Ausbildungsunterlagen,
- C. Richtlinien für die Vergütung der Lehrtätigkeit,
- D. Richtlinien über die Struktur und Aufgaben der Technischen Betriebsschulen,
- E. Richtlinien für die Anwendung der verschiedenen Schulungsarten,
- F. Richtlinien für die Qualifizierung der Lehrkräfte und Instrukteure.

Mit der Herausgabe der neuen Richtlinien, die nacheinander erfolgt, wird jeweils bekanntgegeben, welche Abschnitte der Anlage B des Mitteilungsblattes 1/53 damit außer Kraft gesetzt werden.

A. Richtlinien für die Planung der Ausbildung und Qualifizierung

Die Grundlage für eine systematische Ausbildung und Qualifizierung der Arbeiter und Angestellten in den volkseigenen und ihnen gleichgestellten Betrieben ist eine exakte Planung nach den Erfordernissen des Produktionsprogrammes.

I. Die Planung der Ausbildung und Qualifizierung

Die Planung der Ausbildung und Qualifizierung erfolgt auf der Grundlage der von der Staatlichen Plankommission entwickelten Planteile 56/1 und 56/2 des Betriebsplanes 1954.

Nachstehend geben wir einen Auszug aus der Direktive der Staatlichen Plankommission:

Erläuterungen zur Bilanz und zum Plan der Ausbildung und Qualifizierung der Arbeiter

Grundlage für die Bilanz und den Plan der Ausbildung und Qualifizierung der Arbeiter ist die Verordnung über die Ausbildung und Qualifizierung der Arbeiter in den volkseigenen und ihnen gleichgestellten Betrieben vom 5. 3. 53 (GBl. 33/53, Seite 406 bis 408). Sie werden aufgestellt für Produktionsarbeiter und Hilfspersonal.

Bilanz der Ausbildung und Qualifizierung der Arbeiter (Plan 56/1)

Die Bilanz gibt einen genauen Überblick über den Bedarf bzw. die Freistellung von Arbeitern des Betriebes in den wichtigsten Berufen; sie ist der Ausgangspunkt für den Plan der Ausbildung und Qualifizierung der Arbeiter für die Abschnitte „Ausbildung und Höherqualifizierung“.

Die Bilanz ist aufzustellen für die wichtigsten Berufe des Betriebes, wobei die übrigen Berufe unter dem Begriff „Sonstige Berufe“ zusammenzufassen sind.

Zu Spalte 5: Hier ist die Zahl der Arbeitskräfte einzusetzen, die im IV. Quartal des Planjahres insgesamt vorhanden sein muß.

Zu Spalte 6: Erscheint hier eine Abnahme, so ist die Zahl mit einem Minus-Zeichen versehen. Dies gilt ebenfalls für die Spalte 8 „bei Freistellungen“.

Zu Spalte 7: Setzt sich zusammen aus Abgang infolge Alter, Tod, Invalidität sowie die Abgänge auf Hoch- und Fachschulen, auf Lehrgänge mit einer Dauer über sechs Monate.

SECRET

Der zusätzliche Bedarf ist zu decken:

- a) Spalte 9: Durch die auslernenden Lehrlinge insgesamt.
- b) Spalte 10/11: Durch Ausbildung.
(Definition in der Verordnung über die Ausbildung und Qualifizierung der Arbeiter vom 5. 3. 53 (GBl. 33/53, § 2 [2].)
- c) Spalte 12/13: Hier müssen die Arbeiter eingesetzt werden, die von der Lohngruppe des Angelernten bzw. des Facharbeiters zu einer höheren Lohngruppe qualifiziert werden.
- d) Spalte 14: Hier sind die Arbeiter aufzuführen, die ohne Schulung im Produktionsprozeß fungieren können, d. h. einmal qualifizierte Facharbeiter, zum anderen ungelernete bzw. angelernte Arbeiter, die an die Stellen der vom Betrieb auszubildenden bzw. höherqualifizierenden Arbeiter treten sollen.
- e) Spalte 16: Freistellungen insgesamt einschließlich auslernender Lehrlinge ist nur in den Fällen auszufüllen, wenn sich durch die auslernenden Lehrlinge eine Freistellung von Arbeitskräften ergibt.

Plan 56/2 „Plan der Ausbildung und Qualifizierung der Arbeiter“

Dieser Plan ist die unmittelbare Arbeitsgrundlage für die Verantwortlichen im Betrieb für die Ausbildung und Qualifizierung der Arbeiter.

Zu Spalte 2: Hier sind die gleichen Berufe aufzunehmen wie im Plan 56/1. Es können darüber hinaus noch die für den Betrieb wichtigsten Berufe mit den entsprechenden Lohngruppen, für die nur eine Qualifizierung für den derzeitigen Arbeitsplatz erfolgt, einbezogen werden.

Ergibt sich die Notwendigkeit, mehrere Schulungen im gleichen Beruf mit gleicher Lohngruppe durchzuführen, so ist dies untereinander anzugehen, z. B. für Höherqualifizierung:

Lfd. Nr.	Berufs- u. Berufssystemat.	Lohngr.	Ausbild. u. Qualifizierung insgesamt	insg. Pers.	Höherqualifizierung			usw.
					dav. weibl. Pers.	Beginn Quartal	Ende Quartal	
1	Dreher	6	50	20	9	I.	III.	
2	Dreher	6	25	10	5	II.	IV.	

In die Spalten Ausbildung und Höherqualifizierung sind die entsprechenden Zahlen aus der „Bilanz der Ausbildung und Qualifizierung der Arbeiter“ einzufügen.

In die Spalten Qualifizierung für den derzeitigen Arbeitsplatz sind die Zahlen der Arbeiter einzusetzen, die nicht das für ihre Lohngruppe entsprechende theoretische oder praktische Wissen und Können besitzen und eine Prüfung im Technischen Minimum ablegen müssen bzw. mit Spezialfragen ihres Aufgabengebietes vertraut gemacht werden sollen. Vom Fachministerium wird hierfür ein bestimmter Prozentsatz von den Gesamtproduktionsarbeitern des Betriebes festgelegt. Das Fachministerium bestimmt, in welchen wichtigen Berufen mit der Qualifizierung für den derzeitigen Arbeitsplatz begonnen werden soll.

Auf der Rückseite des Planes ist ein Kostenanschlag pro Kopf der Arbeiter und insgesamt vorzunehmen. Die Kosten für die Qualifizierung der sonstigen Beschäf-

tigten, die benötigt werden, sind im Finanzplan als Globalsumme auszuweisen.

II. Erläuterungen zur Direktive der Staatlichen Plankommission

Entgegen den im Januar 1953 von der damaligen GdR, Hauptreferat Schulung, herausgegebenen „Richtlinien für die Qualifizierung der Werkstätigen 1953 in den Technischen Betriebsschulen“, hat die Aufstellung der Planteile 56/1 und 56/2 für das Planjahr 1954 **nur für Produktionsarbeiter und Hilfspersonal der Lohngruppen 1 bis 8** zu erfolgen!

Die Ausbildung und Qualifizierung von Angestellten, ganz gleich aus welcher Fachrichtung, darf in beiden Planteilen nicht erscheinen! — Für diese Beschäftigten ist ein besonderer Plan aufzustellen (siehe Abschnitt III)!

1. Die Ausarbeitung des Planteiles 56/1 erfolgt

- a) bei den Rbä durch die Abteilung Arbeit (Arbeitskräfteplanung und Lenkung) in Verbindung mit den Sachbearbeitern für Schulung;
- b) bei den Rbd'en durch das Dezernat für Arbeit (Arbeitskräfteplanung und Lenkung) in Verbindung mit den Dezernenten für Schulung;
- c) bei den Raw'en durch die Abteilung Arbeit (Arbeitskräfteplanung und Lenkung) in Verbindung mit den Sachbearbeitern für Schulung.

Dadurch wird eine planmäßige Lenkung der Ausbildung und Qualifizierung erreicht.

Verantwortlich und federführend für die termingemäße Aufstellung des Planteiles 56/1 ist die jeweilige Abteilung, bzw. das Dezernat Arbeit!

Bei der Deckung des Arbeitskräftebedarfs an Facharbeitern sind in erster Linie die auslernenden Lehrlinge zu berücksichtigen. Darüber hinaus sind alle die Arbeiter zu qualifizieren und auszubilden, die zur Teilnahme an Schulungsmaßnahmen bereit sind.

Die Initiative der Arbeiter, sich zu qualifizieren, darf nicht gehemmt, sondern muß in jeder Weise gefördert werden!

2. Die Ausarbeitung des Planteiles 56/2 erfolgt

- a) bei den Rbä durch den Sachbearbeiter für Schulung;
- b) bei den Rbd'en durch den Dezernenten für Schulung;
- c) bei den Raw'en durch den Sachbearbeiter für Schulung.

Dabei ist eine enge Zusammenarbeit mit der jeweiligen Abteilung Arbeit erforderlich! Sind Technische Betriebsschulen bereits vorhanden, so sind diese bei der Aufstellung des Planteiles 56/2 zu beteiligen!

Der Planteil 56/2 baut auf den Ergebnissen des Planteiles 56/1, Spalte 10 bis 13 auf.

Die Angaben der Spalten 7 bis 8, 11 bis 12, 15 bis 16 (Beginn und Ende der Schulungen) erfordern eine enge Zusammenarbeit mit der Arbeitskräfteplanung und der operativen Technologie.

Die Qualifizierung für den derzeitigen Arbeitsplatz (Spalte 13) hat besondere Bedeutung, da der größte Teil unserer Arbeiter für diese Qualifizierung in Frage kommt. Trotzdem die Prüfung in der Ablegung des Technischen Minimums nicht obligatorisch durchzuführen ist, sondern unter Wahrung des Prin-

zips der Freiwilligkeit erfolgen muß, hat sich jede Dienststelle das Ziel zu setzen, die Qualifizierung für den derzeitigen Arbeitsplatz zu einem bestimmten Zeitpunkt mit 100 Prozent abzuschließen.

Aus diesem Grund sind von der in Spalte 13 erscheinenden Zahl, die durch die Arbeitsplatz- und Niveaueanalysen ermittelt wird, im Jahre 1954 mindestens 10 Prozent für den derzeitigen Arbeitsplatz zu qualifizieren.

Die Qualifizierung für den derzeitigen Arbeitsplatz hat in den in Frage kommenden Dienststellen mit Beschäftigten der Lohngruppen 1 bis 8 in erster Linie in folgenden Berufen und Tätigkeiten zu erfolgen:

- | | |
|------------------------|-----------------------|
| 1. Maschinenschlosser | 8. Kesselschmiede |
| 2. Betriebsschlosser | 9. A- und E-Schweißer |
| 3. Lokomotivschlosser | 10. Dreher |
| 4. Güterwagenschlosser | 11. Elektriker |
| 5. Elektroschlosser | 12. Stellmacher |
| 6. Motorenschlosser | 13. Sonstige Berufe |
| 7. Schmiede | |

Alle unter Nr. 1 bis 12 nicht aufgeführten Berufe sind unter Nr. 13 „Sonstige Berufe“ global aufzuführen.

Als Schulungsarten können die gleichen zur Anwendung kommen, wie für die Ausbildung und Höherqualifizierung (siehe „Richtlinien für die Anwendung der verschiedenen Schulungsarten“).

Die Teilnahme an Spezialkursen und Lehrgängen ist in Übereinstimmung mit der Staatlichen Plankommission in Spalte 19 (Planteil 56/2) unter „Kurse“ aufzuführen.

3. Finanzierung der Ausbildung und Qualifizierung

Auf der Grundlage der Bilanz der Ausbildung und Qualifizierung der Arbeiter ist ein Finanzplan (siehe Planteil 56/2 — Rückseite —) für die gesamte Ausbildung und Qualifizierung der Arbeiter aufzustellen.

Dabei ist folgendes zu beachten:

Die Aufschlüsselung der Mittel erfolgt nach den verschiedenen Methoden der Ausbildung und Qualifizierung. Die Mittel sind aus dem Konto „Sonstige produktionsbedingte Kosten“ bereitzustellen. — Zu planen sind Personalkosten für hauptamtliche Beschäftigte in Technischen Betriebsschulen, Kosten für die nebenamtlichen Lehrkräfte und Instruktoren, sächliche Kosten, sonstige Verwaltungskosten, Schreibmaterialien, Unterrichtshilfsmittel usw.

Entsprechend der vorgesehenen Planung sind pro Kopf und Jahr der Auszubildenden und zu Qualifizierenden bis zu 100 DM zu planen und im Finanzplanteil zu berücksichtigen! Die genannte Höchstsumme darf nicht überschritten werden!

In dem Kostenvoranschlag bei

1. Ausbildung,
2. Höherqualifizierung,
3. Qualifizierung für den derzeitigen Arbeitsplatz sind Kosten für Externatslehrgänge mit über 12 Arbeitstagen Dauer nicht aufzuführen! Die Kosten für Externatslehrgänge mit über 12 Arbeitstagen Dauer sind gesondert bei der

Schulverwaltung der Deutschen Reichsbahn

Berlin W 8

Leipziger Straße 125

schriftlich anzumelden und werden dort geplant.

Als Grundlage für die Errechnung der Belegungsquote, soweit eine Technische Betriebsschule vorhanden ist mit eigenem Personal, dienen folgende Angaben:

- a) Gehalt für den Leiter der TBS,
- b) Gehalt für hauptamtliche Dozenten,
- c) Gehalt für Verwaltungspersonal,
- d) Honorar für nebenamtliche Dozenten,
- e) Vergütung für die fachliche Unterweisung,
- f) sächliche Kosten = 10 Prozent der Gesamtsumme,
- g) die Anzahl der für eine Qualifizierung benötigten Doppelstunden,
- h) die Zahl der in einem Kursus bzw. Externatslehrgang zusammengefaßten Schüler,
- i) hauptamtliche Dozenten = 10 Doppelstunden Pflichtunterricht,
- j) für die fachliche Unterweisung auf Grund eines Qualifizierungsvertrages werden $\frac{2}{3}$ der zu Qualifizierenden zugrunde gelegt,
- k) ein Jahr wird mit durchschnittlich 40 Unterrichtswochen berechnet.

Nach Mitteilung des Ministeriums der Finanzen sind die Technischen Betriebsschulen im Sinne des § 1 Ziffer 1b der 1. Durchführungsbestimmung zur Abgabeverordnung AST, Verordnung vom 29. 1. 53 — als staatliche Schulen anerkannt. Danach erhalten die hauptberuflichen Lehrkräfte einen steuerfreien Pauschalbetrag in Höhe von 20 Prozent des nach der Tabelle zu versteuernden monatlichen Einkommens, höchstens jedoch 200 DM.

Für die Aufstellung des Finanzplanes bei den Rbä, Rbd'en und Raw'en ist der Direktor für Arbeit bzw. der Leiter der Abteilung Arbeit verantwortlich. Die Aufstellung selbst hat mit den Dezernenten für Schulung bzw. Sachbearbeitern für Schulung zu erfolgen. Bei der Aufstellung der Planteile 56/1 und 56/2 sowie der Kostenvoranschläge ist der Abschnitt I der „Verordnung über die Ausbildung und Qualifizierung der Arbeiter in den volkseigenen und ihnen gleichgestellten Betrieben“, § 2 und § 3, besonders zu beachten.

Es wird nochmals darauf hingewiesen, daß in beiden Planteilen nur Produktionsarbeiter und Hilfspersonal, die in den Lohngruppen 1 bis 8 arbeiten, zu erfassen und durch produktionstechnische Schulung planmäßig auszubilden bzw. zu qualifizieren sind!

III. Plan zur Qualifizierung der übrigen Beschäftigtenkategorien

Dieser Plan ist von den Rbä, Rbd'en und Raw'en (Dezernenten für Schulung bzw. Sachbearbeiter für Schulung) nach beiliegendem Muster (Anlage 3) aufzustellen.

1. In diesen Plan können aufgenommen werden:

- a) alle Qualifizierungen für Angestellte (vornehmlich für den Betriebs- und Verkehrsdienst),
- b) Schulung aller Meister, Brigadiers, Aktivisten und eines Teils der übrigen Arbeiter,
- c) Vorbereitungslehrgänge für die Aufnahmeprüfung zum Studium an der Fachschule für Eisenbahnenwesen,
- d) Lehrgänge, Kurse und Schulungen für Arbeiter und Angestellte mit dem Ziel, sie mit grundsätzlichen Fragen der Produktion vertraut zu machen,

e) Sonderkurse, die sich auf Grund von Mängeln in der Produktion bzw. infolge Veränderungen im Produktionsprozeß ergeben,

f) Schulungsmaßnahmen für Mitarbeiter im BfE.

2. In diesen Plan darf nicht aufgenommen werden:

- a) Dienstunterricht,
- b) Schulung aller Eisenbahner,
- c) Tag des Meisters,
- d) Staatspolitische Schulung,
- e) Schulungen für Partei und Massenorganisationen.

3. Finanzierung der Qualifizierung der übrigen Beschäftigtenkategorien

Die Mittel für die „Qualifizierung der übrigen Beschäftigtenkategorien“ dürfen pro Kopf und Jahr den Betrag von 100 DM nicht übersteigen!

Wie in der Verordnung der Planung für das Jahr 1954 festgelegt, sind die Kosten für die Qualifizierung der übrigen Beschäftigtenkategorien bei dem Kostenvoranschlag für die Ausbildung und Qualifizierung der Produktionsarbeiter und des Hilfspersonals mit zu berücksichtigen und getrennt (als Globalsumme) im Finanzplan auszuweisen.

Bei der Mittelplanung ist noch folgendes zu beachten: Werden zur Qualifizierung der übrigen Beschäftigtenkategorien Externatslehrgänge mit einer Dauer von über 12 Arbeitstagen durchgeführt, sind die Mittel dafür bei der

Schulverwaltung der Deutschen Reichsbahn

Berlin W 8,

Leipziger Straße 125

schriftlich anzumelden und werden dort geplant. In diesem Plan entfällt die Planung bei den Rbä, Rbd'en und Raw'en.

4. Sonstige Schulungsmaßnahmen

Zur Zeit arbeiten in den Dienststellen der Deutschen Reichsbahn viele Mitarbeiter auf Grund ihrer theoretischen und praktischen Erfahrungen als Meister, Techniker und Ingenieure erfolgreich, ohne im Besitz eines Prüfungszeugnisses zu sein. Diesen genannten Mitarbeitern ist die Möglichkeit gegeben, die notwendige Abschlußprüfung an den Fachschulen der Deutschen Demokratischen Republik, besonders an der Fachschule für Eisenbahnwesen, nachzuholen!

Die Heranbildung von Meistern, Technikern und Ingenieuren kann nach Bestätigung durch das Staatssekretariat für Hochschulwesen — Hauptabteilung Fachschulwesen — durch die Technischen Betriebschulen als Fachschulabendstudium durchgeführt werden.

Das Fachschulabendstudium wird nach den für das Direktstudium an den Fachschulen geltenden Lehrplänen durchgeführt und obliegt der Kontrolle und Anleitung der für die Fachrichtung verantwortlichen Fachschulen.

Die Mittel für das Fachschulabendstudium sind bei der jeweilig anleitenden Fachschule (in den meisten Fällen bei der Fachschule für Eisenbahnwesen) zu veranschlagen und nicht aus den geplanten Mitteln

der Technischen Betriebschulen für die Ausbildung und Qualifizierung zu entnehmen.

(Siehe Zweite und Dritte Durchführungbestimmung zur Anordnung über die Bildung einer Hauptabteilung für Fachschulwesen beim Staatssekretariat für Hochschulwesen, GBl. 10/53, Seite 142, v. 16. 1. 53, und GBl. 16/53, Seite 252, v. 28. 1. 53.)

5. Die laufbahnmäßigen Ausbildungen und die Ausbildung von Lehrlingen dürfen in die Planteile 56/1 und 56/2 sowie in den Plan der übrigen Beschäftigtenkategorien nicht aufgenommen werden. Dasselbe gilt für die Kostenvoranschläge!

IV. Aufgaben der demokratischen Parteien und Massenorganisationen in den Dienststellen

Mit den in Abschnitt I bis III aufgeführten Maßnahmen ist nur die planmäßige Ausbildung und Qualifizierung geregelt, die einer unmittelbaren Leitung durch die Dezenten für Schulung bzw. Sachbearbeiter für Schulung sowie der Abteilungen Arbeit unterliegt.

Um die produktionstechnische Schulung zu einer Massenbewegung zu entwickeln, ist es notwendig, eine breite Aufklärungsarbeit in den Dienststellen selbst durchzuführen.

Im Betriebskollektivvertrag sind Verpflichtungen aufzunehmen, die die unter Abschnitt I bis III aufgeführten Maßnahmen weitgehend unterstützen.

Die Verpflichtungen müssen die gegenseitige Hilfe im Wettbewerb, die Heranführung zurückgebliebener Arbeiter an das Niveau der qualifizierten Arbeiter sowie die Übertragung der besten und fortschrittlichsten Arbeitsmethoden auf alle Arbeiter zum Gegenstand haben.

Es kommt darauf an, den Abschluß von Patenschaftsverträgen und die Organisierung von Aktivistenschulen als Verpflichtung im Betriebskollektivvertrag aufzunehmen.

V. Organisatorisches

Die Abteilung Planung des Ministeriums für Eisenbahnwesen gibt in der „Arbeitsanweisung zur Betriebsplanaufstellung 1954“ den Verteilerschlüssel der Formblätter 56/1 und 56/2 sowie die Termine für die Aufstellung der Pläne bekannt.

Die Formblätter gehen den Rbä, Rbd'en und Raw'en nach Drucklegung von der Abteilung Planung zu.

Mit den Vorbereitungsarbeiten entsprechend dieser Richtlinien ist sofort zu beginnen!

VI. Schlußbestimmungen

1. Entsprechend diesen Richtlinien sind 1954 die Ausbildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen in den Technischen Betriebschulen oder im Rahmen der betrieblichen Schulungseinrichtungen durchzuführen.

2. Diese Richtlinien treten an Stelle der Abschnitte VII und VIII der „Richtlinien für die Qualifizierung der Werkstätigen 1953 in den Technischen Betriebschulen“. (Herausgegeben in der Anlage B zum Mitteilungsblatt 1/53.)

Der Minister

K III/5/53 v. 28. 11. 53/31 451

gez. Chwalek

(Rückseite von Plan 56/2)

Kostenvoranschlag

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Anzahl (Personen)	pro-Kopf-Quote (DM)	Gesamtausgaben DM
1	Ausbildung			
2	Höherqualifizierung			
3	Qualifizierung für den derzeitigen Arbeitsplatz			
4	Summe			

den

.....
Unterschrift

Dienststelle

(Anlage 3)

Muster!**Plan zur Qualifizierung der übrigen Beschäftigtenkategorien**

Lfd. Nr.	Art der Qualifizierung	Insges. Personen	Davon weibliche Personen	Dauer der Qualifizierung (Wochen)	Schulungsart	Kostenvoranschlag (volle DM)	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8
(Die Spalten 3/4/7 müssen senkrecht addiert sein!)							
Zusammen							

Herausgeber: Ministerium für Eisenbahnwesen. — Erscheint wöchentlich. — Anlagen nach Bedarf. Beiträge bitte bis Dienstag jeder Woche, 12 Uhr, einsenden. — Tribüne, Hauptwerk Treptow. — 14,7-1153-868 - Lizenz-Nr. Ag 70/53 DDR - Fö. v. 5. 10. 50

SECRET**Verfügungen und Mitteilungen**

50X1-HUM

des

Ministeriums für Eisenbahnwesen**1953****Berlin, den 19. November****Nr. 38****INHALTSVERZEICHNIS**

	Seite
Betrieb	
Schwerin 140 Berichtigungen zum Abschnitt 21 (Sonderheft) des AzFV	308
Reiseverkehr	
Erfurt 203 Verlust von Fahrausweisen	308
Erfurt 204 Verlust einer Fahrkartenlochzange	308
Wagenwirtschaft	
MfE 466 Aufnahme von Reisezugwagen in den Fahrzeugbestand der DR	308
MfE 467 Beladung von Güterwagen mit schweren Einzellasten von kleiner Auflagefläche	309
MfE 468 Elektrische Zugbeleuchtung; Lichtmaschinenantrieb	309
MfE 469 Reinigung der Reisezugwagen	309
Sicherungs- und Fernmeldedienst	
Erfurt 205 Änderung des Standortes des Vorsignals V r auf Bf Wünschendorf	309
Erfurt 206 Inbetriebnahme von Ausfahrsvorsignalen im Streckenabschnitt Triptis—Saalfeld der Strecke Weißenfels—Zeitz—Saalfeld	309
Kader	
MfE 470 Hochschulstudium	310
MfE 471 Prüfstatiker bei der Deutschen Reichsbahn	310
Cottbus 143 Belohnung	310
Erfurt 207 Dienstaussweise	310
Statistik	
MfE 472 Neuerteilung von GKB-Nummern im Monat Oktober 1953	310
MfE 473 Federführung für die Bearbeitung der VBL (DV 407)	310
Finanzen	
MfE 474 Arbeitsrechnung; Einführung einer Lohnabschlagsliste für wöchentliche Zahlung	311
Hauptbuchhalter	
MfE 475 Absetzgleise für Straßenroller	311
Sicherheitsinspektion	
MfE 476 Technische Überwachung der Aufzüge	311
Arbeit	
MfE 477 Zahlung von Kassenverlustentschädigung	312
MfE 478 Einführung der Monatsmeldung über persönliche Unfälle in den Dienststellen der Deutschen Reichsbahn und in den Reichsbahnausbesserungswerken	312
MfE 479 Berufsausbildung; Bewertungsrichtlinien für die Ausarbeitung der Prämienvorschläge für Lehrausbilder, Lehrmeister und Lehrobermeister	313
MfE 480 Berufsausbildung	314
MfE 481 Fachbücher für die Berufsausbildung	314
MfE 482 Berufsausbildung	314

SECRET

Verwaltung		Seite
MfE 483	Dienstbriefbeförderung	315
MfE 484	Berufskleidungsordnung	315
MfE 485	Neuaufnahme von Pflichtmitgliedern in die Reichsbahn-Kleiderkasse	315
Organisation		
Cottbus 144	Dienststellenorganisation	315
Recht		
MfE 486	Beschäftigung von Rechtsanwälten	315
Bahnärztlicher Dienst		
MfE 487	Krankenmeldung	316
	Wer hat?	316
	Wer braucht?	316

Betrieb

Schwerin 140

Betr.: Berichtigungen zum Abschn. 21 (Sonderheft) des AzFV.

3. Ludwigslust—Schwerin—Bad Kleinen—Wismar.
— a) und b) —

Zulässige Höchstgeschw. Ludwigslust—Schwerin

(100 km/h) und Schwerin—Wismar (90 km/h) ist von Ludwigslust—Wismar auf 80 km/h festgesetzt.

Angaben im Kopf entsprechend ändern.

Dritte Zeile (für Schnelltriebwagen 100 km/h) streichen. Unter a) und b) in Sp. 1 die Geschw. Angaben 100 u. 90 streichen und dafür (durchgehend) 80 eintragen.

(B III — 4 Bavfa 4. 11. 53/1262) gez.: Krajewski

Reiseverkehr

Betr.: Verlust von Fahrausweisen Erfurt 203

Blankokarten für den Verkauf im Zuge

Reihe 64 Nr. 501—525

Verrechnungsbahnhof Erfurt Hbf.

Die Karten werden für ungültig erklärt. Vorzeiger als Reisende ohne gültigen Fahrausweis behandeln. Personalien feststellen und mit Bericht an uns einsenden. (R II-2 Vpfu v. 30. 10. 53/5327) gez.: Kaltenbach

Erfurt 204

Betr.: Verlust einer Fahrkartenlochzange

Die Fahrkartenlochzange mit dem Prägezeichen „Tem 2“ vom Bahnhof Themar ist abhanden gekommen. Beim Auffinden ist die Lochzange an den Bahnhof Themar unter Verständigung der Rbd Erfurt zurückzusenden.

(R II-2 Vpfu v. 30. 10. 53/5327) - gez.: Kaltenbach

Wagenwirtschaft

MfE 466

Betr.: Aufnahme von Reisezugwagen in den Fahrzeugbestand der DR

Eine kürzlich durchgeführte Überprüfung der Wagenabnahmestelle beim Raw Hab hat ergeben, daß die Neuaufnahme der Reisezugwagen aus dem Ersatz-Invest-Plan bzw. Neubauprogramm erhebliche Mängel aufweist.

Die Überwachungsbeauftragten der DR bei den Waggonbauanstalten und die WAS-Leiter bei den Raw, die im Ersatz-Invest-Plan aufgearbeitete oder neugebaute Wagen abnehmen, haben ab sofort folgende Richtlinien zu beachten:

1. Etwa vier Wochen vor der Fertigstellung sind die betreffenden Wagen dem MfE — HvW, — mit den erforderlichen Angaben über die Wagenbauart zur Bekanntgabe der neuen Wagennummern, Typen, Heimat-Rbd und des Heimat-Raw zu melden.

2. Nach Eingang der Verfügung des MfE ist vom Heimat-Raw der künftige Stelldag des Wagens und von der Heimat-Rbd der Heimatbf zu erfragen.

Diese neuen Anschriften zu 1. und 2. sind an dem Wagen anzubringen.

3. Die fertiggestellten Wagen sind auf Karteikarten (Vordruck 984 02) in dreifacher Ausfertigung aufzunehmen.

4. Je eine Karteikarte erhalten die Personenwagen-Grundkartei beim MfE — HvW — und die Heimat-Rbd'en — Verw W.

Die dritte Karteikarte ist mit einer Rechnungsdurchschrift an die WAS beim Heimat-Raw zu übersenden.

5. Die WAS beim Heimat-Raw hat auf Grund der eingegangenen Karteikarte ein neues Betriebsbuch anzulegen und den Rechnungsbetrag in das Betriebsbuch zu übernehmen.

6. Die Rechnungsdurchschrift ist anschließend mit dem Vermerk der Eintragung im Betriebsbuch an das MfE — Hvw weiterzuleiten.

7. Werden Wagen mit unvollständiger Ausrüstung zum Ausstoß gebracht, so sind die fehlenden Teile mit Angabe der Wagennummern und der Begründung dem MfE/Hvw, den WAS beim Heimat-Raw und den Heimat-Rbd'en mitzuteilen.

Für diese Mitteilung ist die Rückseite der Karteikarte zu verwenden (Spalte Bemerkungen).

8. Der Überwachungsbeauftragte der DR bei der Lova Niesky hat z. B. vorstehende Angaben allein für folgende bei der WAS Hab beheimateten Wagen nachträglich abzugeben:

116 723, 116 550, 117 242, 114 662, 114 644, 117 140, 117 446, 114 863, 117 368, 117 518, 114 039, 114 931, 114 875, 114 196.

9. Wir erwarten eine bessere Zusammenarbeit zwischen den Überwachungsbeauftragten der DR bei den Waggonbauanstalten und den WAS-Leitern. Die WAS haben künftige Beanstandungen in dieser Angelegenheit in die monatlichen Tätigkeitsberichte aufzunehmen.

(W-A-3 Fusb v. 4. 11. 53)

gez. Pesch

MfE 467

Betr.: Beladung von Güterwagen mit schweren Einzel- lasten von kleiner Auflagefläche

Die im Mitteilungsblatt Nr. 11 unter GdR 753 veröffentlichte Verfügung ist im 2. Absatz wie folgt zu ergänzen:

„Die X-Wagen sowie alle Güterwagen nichtdeutscher Bauart sind von der Beladung mit schweren Einzel-
lasten von kleiner Auflagefläche grundsätzlich auszuschließen, weil viele Wagen darunter sind, die aus alten Güter- oder Personenwagen unbekannter Bauart hergerichtet wurden.“

(W - A - 4 Fuwg v. 20. 10. 53)

gez. Pesch

MfE 468

Betr.: Elektrische Zugbeleuchtung; Lichtmaschinen- antrieb

Es besteht Veranlassung, darauf hinzuweisen, den erhöhten Bedarf an Antriebsriemen für die elektrische Zugbeleuchtung während der Wintermonate durch rechtzeitige Bestellungen schon jetzt zu decken.

Es wurde festgestellt, daß einige Rbd'en und Raw'e für den Rest des Jahres bisher nur sehr niedrige oder gar keine Bestellungen aufgegeben haben. Die rechtzeitige Belieferung ist nur dann sichergestellt, wenn von den Verbraucherstellen der Bedarf frühzeitig genug angemeldet wird. Es muß angenommen werden, daß eine

ungenügende Materialdisposition geführt wird oder von einer Reihe von Dienststellen der Bedarf durch selbständigen Einkauf reichsbahnseitig nicht zugelassener Antriebsriemen gedeckt wird. In der Verfügung der ehemaligen Generaldirektion Gruppe Fz, Abt. Wd — Wd I c — Bwl vom 2. 12. 52 ist eindeutig bestimmt, daß nur die igitlierten Riemen Type R 64 der Fa. Joh.-Gottfried Schöne, Großröhrsdorf/Sa, die durch einen eingewebten blauen Faden besonders gekennzeichnet sind, verwendet werden dürfen. Versuche mit anderen Erzeugnissen dürfen nur unter Mitwirkung des MfE, Hv der Wagenwirtschaft, durchgeführt werden.

(W-B-2 Bwl v. 6. 11. 53)

gez. Pesch

Betr.: Reinigung der Reisezugwagen MfE 469

Bei Kontrollen der Reisezüge wurde festgestellt, daß einige Dienststellen nicht immer die im Zugbildungsplan vorgesehenen Reinigungsarten, auch bei ausreichender Standzeit der Züge, durchführen. Diese unverantwortliche Arbeitsweise ist auf mangelhaftes Pflichtbewußtsein und Unkenntnis der DV 403 zurückzuführen. Zur Abstellung dieser Mängel haben die Leiter der Verwaltung Wagenwirtschaft der Rbd'en in Zusammenarbeit mit den Rbdä und Dienststellen die Reinigungspläne zu überprüfen, mit den Zugbildungsplänen abzustimmen und, wo notwendig, zu berichtigen.

Die Kontrolle der in den Bw/Bww gereinigten Wagenzüge durch die Wagenbetriebsstellen (WBS) ist zu verstärken. Wichtig ist hierbei der Vergleich der auf den Arbeitsscheinen vermerkten und bezahlten Arbeiten mit der Arbeitsausführung. Mit Verfügung des MfE Hvw — W-B-a vom 21. 9. 53 wurde bereits angeordnet, daß die Arbeitsausführung auch bei den Reinigungsarbeiten durch Unterschrift des Abnahme-Wgm auf den Arbeitsscheinen zu bestätigen ist.

Festgestellte Unregelmäßigkeiten sind der Verwaltung Wagenwirtschaft der zuständigen Rbd unter Angabe der Schuldigen zu melden. Besonders ist hierbei die Reinigung der Polster zu kontrollieren, die bei jeder Reinigung nach „R“ zu klopfen und abzubürsten oder mit Staubsauger zu reinigen sind. Stark verschmutzte Polster können mit folgenden Lösungen gereinigt werden: Auf $\frac{3}{4}$ Liter Lösung $\frac{1}{3}$ Salmiakgeist, $\frac{2}{3}$ Wasser, 200 g Seifenpulver oder

100 g Schmierseife, 80 g Salmiakgeist, 50 g Waschbenzin auf 10 Liter lauwarmen Wassers.

Bei Verwendung der ersten Lösung ist anschließend mit heißem, klarem Wasser nachzuwaschen.

Über besondere Schwierigkeiten, die innerhalb der Rbd'en nicht behoben werden können, haben die Leiter der Verwaltung Wagenwirtschaft dem MfE/Hvw zu berichten.

(W-B-2 Bwr v. 6. 11. 53)

gez. Pesch

Sicherungs- und Fernmeldedienst

Erfurt 205

Betr.: Änderung des Standortes des Vorsignals V r auf Bf Wünschendorf

Der Standort des Vorsignals V r des Bfs Wünschendorf, Strecke Gera-Süd—Weischlitz—Radiumbad Brambach, ist wie folgt geändert worden:

a) Vorsignal V r aus Richtung Greiz von km 10,846 nach km 10,891.

(SF - I - 4 Ssb Ge v. 3. 11. 53 / 1704)

gez. Gruhl

Erfurt 206

Betr.: Inbetriebnahme von Ausfahrversignalen im Streckenabschnitt Triptis—Saalfeld der Strecke Weißenfels—Zeititz—Saalfeld

Am 2. 10. 53 wurden folgende Ausfahrversignale in Betrieb genommen:

a) Ausfahrversignal V d (b, c), Bf Oppurg, Standort km 117,905,

b) Ausfahrversignal V f (d, e), Bf Pößneck, ob Bf, Standort km 122,205,

c) Ausfahrversignal V c, Bf Krölpa-Ranis, Standort km 125,779.

In diesem Zusammenhang wurde auf Bf Krölpa-Ranis das Einfahrversignal A vom km 125,491 zum km 125,474 versetzt.

(SF - I - 4 Ssb Sa v. 2. 11. 53 / 1704)

gez. Gruhl

Kader**MfE 470****Betr.: Hochschulstudium**

Die Kaderabteilungen der Reichsbahndirektionen und Reichsbahnausbesserungswerke nehmen Bewerbungen für das Hochschulstudium für die Fachrichtungen:

- Eisenbahn-Sicherungs- und -Fernmeldetechnik,
- Eisenbahn-Bautechnik,
- Eisenbahn-Maschinentechnik,
- Eisenbahn-Betrieb und -Verkehr und Verkehrsökonomie

bis zum 10. 12. 53 entgegen.

Voraussetzung hierfür ist die Hochschulreife (Reifeprüfung an der Oberschule, an der Abendoberschule, an der Arbeiter-und-Bauern-Fakultät oder Ingenieur-examen.

Nähere Auskunft geben die Kaderabteilungen der Reichsbahndirektionen, Reichsbahnausbesserungswerke, Reichsbahnämter und Kaderbezirke.

(K II - 1/649/53 v. 29. 10. 53)

gez. Tietz

MfE 471**Betr.: Prüfstatiker bei der Deutschen Reichsbahn**

Zur Neuregelung des Prüfungswesens für Statik wurde beim Technischen Zentralamt eine Prüfungskommission für den Einsatz von Rb-Angestellten als Prüfstatiker bei der Deutschen Reichsbahn, Reichsbahndirektionen, Rb-Bau-Union und EVDR, gebildet.

Hinsichtlich des fachlichen Prüfstoffes gilt sinngemäß die Verfügung der ehem. Hauptverwaltung der DR 82 Jbs 129 vom 14. 7. 37, enthalten in der Sammlung von Erlassen und Verfügungen über Brücken- und Ingenieurhochbau (DV 839).

Alle Anträge auf Zulassung zur Prüfung als Prüfstatiker sind schriftlich an das Technische Zentralamt — Kaderleiter — zu richten.

Die Anträge haben zu enthalten: Name, Alter und Tätigkeit des Vorgeschlagenen sowie eine fachliche und gesellschaftliche Beurteilung durch die Dienststelle.

(K II - 1/667/53 v. 29. 10. 53)

gez. Tietz

Betr.: Belohnung**Cottbus 143**

Am 4. 10. 53 gegen 4 Uhr erhielt der Dg 7503 auf Bf Leuthen b. Cottbus Durchfahrt durch ein Gleis, welches bereits mit einem Zuge besetzt war. Das Lokpersonal erkannte die drohende große Betriebsgefahr und brachte den Dg 7503 etwa 50 m vor dem bereits im Gleis stehenden Zuge zum Halten.

Durch besondere Aufmerksamkeit und entschlossenes Handeln des Lokpersonals wurde ein folgenschwerer Unfall verhindert.

Lokführer Chrobok und Lokheizer Paleit, beide Bw Cottbus, wurden mit einer Geldprämie ausgezeichnet.

(B - II - 3 Bu v. 9. 11. 53)

gez. Mielke

Erfurt 207**Betr.: Dienstaussweise**

Nachstehende Dienstaussweise werden hiermit als ungültig erklärt:

- Grützbach, Theo, Nr. C 06816,
- Kampke, Arthur, Nr. C 06894.

(KI - 5 - PA v. 4. 11. 53 / 460)

gez. Falkenstein

Statistik**MfE 472****Betr.: Neuerteilung von GKB-Nummern im Monat**

Oktober 1953

- 001 027 Leerwagenaufteilung
- 001 028 O-Wagenabgabe der Rbd'en
- 001 029 Zugnachweis für den Grenzverkehr
- D. 001 030 Auswertung der Kutafin-Methode
- 001 031 Neubereitstellung und Entladung der O- und G-Wagen
- 003 076 Verzeichnis der für den Güterverkehr wichtigen gewerblichen Anlagen
- 003 077 Sofortmaßnahmen bei Wagenstillstand (Hafenmeldung)
- 003 078 Nachweisung der Entladereste
- 104 099 Arbeitsgemeinschaft der Energiebeauftragten
- 004 100 Monatsberichte der WAS
- 006 039 Meldung aus der Enttrümmerung geborgener Stoffe
- 008 034 Analyse zur Arbeitskräfteplanabrechnung
- 012 018 Beschäftigungsnachweis für Junghelfer

- 015 010 Stand der Qualifizierung der Ausbildungskräfte für Lehrlinge
- 062 002 Hemmschuhauswurfvorrichtungen

Folgende GKB-Nummern sind gelöscht:

- 004 036 Fahrzeitermittlung
- 004 076 Erfüllungsstand der sozialen Einrichtungen
- 014 001 Zusammenstellung der KZU-Werte
- 014 008 Nachweisung der ausgegebenen Zusatzrationen

(St 424/53 v. 4. 11. 53 / 31 381)

gez. Dreyer

MfE 473**Betr.: Federführung für die Bearbeitung der VBL (DV 407)**

Auf Grund einiger Anfragen durch die Reichsbahndirektionen wird nochmals darauf hingewiesen, daß die Federführung für die Bearbeitung der Vorschrift für die Ermittlung der Betriebsleistungen (VBL DV 407) die Abteilung Statistik des MfE hat.

Für örtliche Angelegenheiten liegt die Federführung bei der Gruppe Statistik in der Rbd.

(St I - 1/319/53 v. 2. 11. 53 / 31 487)

gez. I. A. Dreyer

Finanzen

MfE 474

Betr.: Arbeitsrechnung; Einführung einer Lohnabschlagsliste für wöchentliche Zahlung

Die Einführung der wöchentlichen Lohnabschlagszahlung neben der dekadentweisen Lohnabschlagszahlung bei den Stundenlöhnern erfordert, eine weitere Lohnabschlagsliste aufzulegen, die sich für vier- bis sechsmalige Lohnzahlungen eignet. Die Herstellung einer solchen Lohnabschlagsliste ist veranlaßt. Die mit der Anweisung II ausgegebene „Zusammenstellung der Lohnrechnungsvordrucke, die ab 1.1.52 zu verwenden sind“, ist im Abschnitt II (bis auf weiteres noch zu verwendende bisherige Vordrucke) wie folgt zu ergänzen:

Lfd.Nr.	Vordruck-Nr.	Vordruck-Bezeichnung	Größe DIN A.	verwendb. für Besch.	Bemerkgen.
23 a	214004/a	Lohnabschlagsliste für wöchentliche Zahlung - Titel	4 d	48	für alle Dienststell. (auch Raw)
23 b	214004/b	dsgl.-Einlage	4 d	96	wie vor

Die neue Lohnabschlagsliste haben die Lohnrechnungsstellen mit Stundenlöhnen beim zuständigen Drucksachenlager nur anzufordern, wenn die Stundenlöhner die wöchentliche Lohnabschlagszahlung wünschen. Solange die neue Lohnabschlagsliste nicht geliefert wird, ist die in der obenerwähnten Zusammenstellung unter lfd. Nr. 21 und 22 aufgeführte Dekaden-Lohnabschlagsliste nach Vordruck Nr. 214 003 a/b (bisher 214 11 a/b) zu verwenden. Darin sind für jeden Beschäftigten

Zeilen auf zwei Seiten vorzusehen, auf der linken Seite die Spalte 13 und auf der rechten Seite die Spalten 1 bis 3 frei zu lassen sowie auf der rechten Seite die Überschriften 1., 2. und 3. Abschlag in 4., 5. und 6. Abschlag zu ändern.

Soweit von Reichsbahnausbesserungswerken noch die in erwähnter Zusammenstellung unter lfd. Nr. 37 und 38 aufgeführten Lohnabschlagslisten für Raw'e nach Vordruck 274 308 a/b benutzt werden, sind für Stundenlöhner, die wöchentliche Lohnabschlagszahlungen wünschen, die Sonderzahlungsspalten 6, 7 und 8 mit 4., 5. und 6. Lohnabschlag zu überschreiben. Bei wöchentlicher Lohnabschlagszahlung werden weniger Sonderzahlungen vorkommen und die noch verbleibenden Sonderzahlungsspalten also ausreichen.

In der Praxis hat sich als unzweckmäßig erwiesen, in den Lohnabschlagslisten die Sonderzahlungen neben die Abschläge zu setzen und für beide Zahlungsarten nur eine Quittungsspalte zu verwenden. Künftig werden Sonderzahlungs- und Lohnabschlagsspalten wieder getrennt.

Die Lohnabschlagsliste nach Vordruck 21411/1 (lfd. Nr. 23 der erwähnten Zusammenstellung) ist seit Mai 1953 in der Weise geändert worden, daß darin bei Größe DIN A 4 bis zu 16 Empfänger oder, wie aus Vorbemerkung 5 zu ersehen, halbiert bis zu 8 Empfänger eingetragen werden können. Wird die Liste für mehr als 8 Empfänger gebraucht, empfiehlt es sich, auf der Rückseite die Zeilen bis zum zweiten Teil zu ziehen.

(F I a 895/53 v. 4. 11. 53/33 561)

gez. Hielscher

Hauptbuchhalter

Betr.: Absetzgleise für Straßenroller MfE 475

Zur Herbeiführung einer einheitlichen Verbuchung wird folgendes angeordnet:

Die Absetzgleise sind Gegenstände des Anlagevermögens des Rba, in dessen Bereich das Kbw liegt. Die Vermietung hat nach der DV 226 durch das Rba zu erfolgen, welchem auch die Mieteinnahmen zufließen. Aus den Mieteinnahmen müssen die Selbstkosten voll gedeckt werden. Bei Überlassung an Private muß noch ein an-

gemessener Gewinn verbleiben. Die Verbuchung ist in Klasse 2 als betriebsfremder Ertrag bzw. betriebsfremder Aufwand vorzunehmen.

Im Laufe des Jahres 1953 vorgenommene anderweitige Verbuchungen des Aufwandes und Ertrages für Absetzgleise sind nicht zu ändern.

Es ist sicherzustellen, daß spätestens ab 1. 1. 1954 nach den hiermit gegebenen Richtlinien verfahren wird.

(Hb I — 1014/53 v. 4. 11. 53)

gez. Thiede

Sicherheitsinspektion

MfE 476

Betr.: Technische Überwachung der Aufzüge

Die technische Überwachung der Reichsbahn-Aufzüge erfolgt durch die vom Ministerium für Arbeit — Abteilung Technische Überwachung — zugelassenen hauptamtlich tätigen Reichsbahn-Aufzugssachverständigen.

Der Überwachungsbereich der anerkannten Sachverständigen erstreckt sich auf alle Aufzüge des Verkehrs-, Betriebs- und Werkstättendienstes, der Dienstgebäude des Ministeriums für Eisenbahnwesen, der Rbd'en, Ämter und Dienststellen, der Dienstwohngebäude und reichsbahneigenen Gebäude für Wohn- und soziale Zwecke. Der Überwachungspflicht der anerkannten Sachverständigen unterliegen auch die Aufzüge auf Reichsbahngelände, die von Dritten, z. B. der Post, Mitropa, HO oder Privatbetrieben mit Genehmigung der Reichsbahn betrieben werden.

Nach dem neuen Strukturplan der Deutschen Reichsbahn gehören die Aufzugssachverständigen zur Sicherheitsinspektion der Rbd ihres Wohnsitzes und haben dort ihren Arbeitsplatz zu erhalten. Die Verfügung GdR IV 44.1 Ma 32 vom 12. 10. 50, nach welcher die Aufzugs-

sachverständigen den Präsidenten ihrer Rbd unmittelbar unterstellt werden und ihren Arbeitsplatz bei der Abteilung Maschinendienst zu erhalten haben, wird hiermit aufgehoben, da das Arbeitsgebiet der Technischen Überwachung auf Grund der Verfügung „Sicherheitsinspektion MfE 305“ (Verfügungen und Mitteilungen des MfE Nr. 19/53) zur Sicherheitsinspektion gehört.

Die Überwachungsgebiete der Aufzugssachverständigen wurden wie folgt aufgeteilt:

Rbd Berlin: Sicherheitsinspektion, Aufzugssachverständiger Günter Baugatz, Ruf 25 033, Rbd-Bezirke Berlin, Cottbus, Greifswald und Schwerin einschl. Raw,

Rbd Dresden: Sicherheitsinspektion, Aufzugssachverständiger Hellmuth Lindig, Ruf 376, Rbd-Bezirke Dresden und Magdeburg einschl. Raw,

Rbd Erfurt: Sicherheitsinspektion, Aufzugssachverständiger, Dipl.-Ing. Curt Wehner, Ruf 14 96, Rbd-Bezirke Erfurt und Halle einschl. Raw,

TZA: Aufzugssachverständiger Dr. Friedrich Puritz, Ruf 31 936, Sonderfragen und Weiterentwicklung der Aufzugstechnik,

Si IIIb 2014/53 v. 7. 11. 53/31 813

gez. Temmler

Arbeit

MfE 477**Betr.: Zahlung von Kassenverlustentschädigung**

Die Anordnung Nr. 7/53 vom 12. 5. 53 (veröffentlicht in der „Deutschen Finanzwirtschaft“ Nr. 10/53, Seite 533) hat nur für Haushaltsorganisationen Gültigkeit, d. h. für die Verwaltungen sowie die Staatlichen Anstalten und Einrichtungen, die mit voller Klassifikation (brutto) im Haushalt stehen. Auf die finanzgeplanten Betriebe und Einrichtungen der Deutschen Reichsbahn findet die Anordnung Nr. 7 keine Anwendung. Es bleibt weiterhin die in den BKV festgelegte Kassenverlustentschädigung in Kraft.

Soweit die Zahlung der Kassenverlustentschädigung eingestellt wurde, sind die Beträge vom Tage der Einstellung nachzuzahlen.

Alle Anfragen in vorstehender Angelegenheit werden hiermit als erledigt betrachtet.

(A IIB/209/1659/53 v. 2. 11. 53 / 31 624) gez. Schaefer

MfE 478**Betr.: Einführung der Monatsmeldung über persönliche Unfälle in den Dienststellen der Deutschen Reichsbahn und in den Reichsbahnausbesserungswerken**

Im Herbst 1952 und im Frühjahr 1953 wurden vom Ministerrat der Deutschen Demokratischen Republik wichtige Beschlüsse zur Verbesserung des Arbeitsschutzes gefaßt. Den Maßnahmen zur Senkung der persönlichen Unfälle kommt hierbei besondere Beachtung zu, weil die Anzahl der Unfälle mit ausschlaggebend ist für die geleistete Arbeit im Arbeitsschutz. Die Betriebsleiter wurden verpflichtet, der Unfallbekämpfung künftig mehr Bedeutung als bisher beizumessen.

Die Durchführung dieser Beschlüsse hat bereits im Laufe des Jahres 1953 zu Erfolgen geführt, die sich bei der Deutschen Reichsbahn vor allem im Rückgang der persönlichen Unfälle im ersten Halbjahr auswirkten. Um diese Entwicklung weiter zu fördern, durch eine ständige Kontrolle des Unfallgeschehens die Voraussetzungen zur planmäßigen und schwerpunktmäßigen Unfallbekämpfung zu schaffen und darüber hinaus zu einer wirksamen, vorbeugenden Unfallbekämpfung zu kommen, wird ab 1. 10. 53 für alle Dienststellen der Deutschen Reichsbahn einschl. der Raw'e eine einheitliche Statistik für die Auswertung der persönlichen Unfälle eingeführt.

Alle Dienststellenleiter und Werkdirektoren sind verpflichtet, sich täglich über den Unfallstand zu informieren und eine Auswertung der eingetretenen Unfälle vorzunehmen. Die Unfallursachen sind gewissenhaft zu erforschen und Maßnahmen zur Vermeidung weiterer Unfälle einzuleiten. Die gewissenhafte Durchführung und Auswertung der neu eingeführten Unfallstatistik wird den Betriebsleitern die Erfüllung dieser Aufgabe erleichtern. Voraussetzung hierfür ist jedoch, daß die Statistik nicht formal bearbeitet, sondern zur operativen Bekämpfung der Unfälle benutzt wird und aus der Analyse der Statistik die richtigen Schlußfolgerungen für die weitere Arbeit gezogen werden.

Die Meldebogen für die Monatsmeldung über die persönlichen Unfälle und die dazugehörigen Anweisungen über die Ausfüllung der Monatsmeldung werden den Dienststellen über die Reichsbahndirektionen und

Reichsbahnämter und den Reichsbahnausbesserungswerken über das Ministerium für Eisenbahnwesen zugeleitet. Infolge des verspäteten Einganges der Meldebogen macht es sich erforderlich, die Monatsmeldung für Oktober 1953 nachzuholen und zusammen mit der Meldung für den Monat November vorzulegen.

Die Monatsmeldungen für Oktober und November 1953 sind von den Dienststellen den Reichsbahnämtern zum 10. 12. 53 vorzulegen. Die Reichsbahnämter melden den Unfallstand ihrer Bezirke bis zum 18. 12. 53 an die Reichsbahndirektionen und diese bis zum 28. 12. 53 an das Ministerium für Eisenbahnwesen, Abt. Arbeit.

Die Raw'e legen die Meldung dem MfE — Hv Raw'e, Referat Kader und Arbeit — für den Monat Oktober 1953 zum 30. 11. 53 und für den Monat November zum 20. 12. 53 vor.

Mit der Einführung der Monatsmeldung über persönliche Unfälle in den Dienststellen der Deutschen Reichsbahn wird der § 103 der Allsta (Dv 718) ungültig.

Der gesamte § 103 und die dazugehörigen Anlagen

74: „Verzeichnis der Teilbetriebe und Personengruppen“

75: „Verzeichnis der Betriebseinrichtungen und Vorgänge, Unfallursachen und Unfallfolgen“

76: „Übersicht der Tätigkeiten“

77: „Statistischer Nachweis St 55 über persönliche Unfälle und Berufskrankheiten der Rb-Angestellten und Arbeiter“

78: Statistischer Nachweis St 56 über die Unfälle nach Hauptdienstzweigen“

79: „Statistischer Nachweis St 57 über die Unfälle nach Teilbetrieben und Personengruppen“

80: „Zusammenstellung der Unterlagen für die Kennwerte der Unfallbewegung“ und

81: „Zusammenstellung der Kennwerte der Unfallbewertung“

sind zu durchkreuzen und mit dem Vermerk „ungültig“ zu versehen.

Des weiteren kommen die vierteljährliche Zusammenstellung der KZU-Werte (**GKB Nr. 014001**) und sämtliche damit im Zusammenhang von den Dienststellen geforderten Meldungen in Fortfall.

Für die Aufstellung der Monatsmeldung über die persönlichen Unfälle sind zu benutzen:

a) von den Dienststellen Rbä und Rbd'en

1. Anweisung zur Ausfüllung der monatlichen Meldung über persönliche Unfälle in den Dienststellen der DR (ausgenommen Raw'e)
2. Vordruck 718 74 — Monatsmeldung über persönliche Unfälle in den Dienststellen der DR (ausgenommen Raw'e)
3. Vordruck 718 75 — Monatsmeldung über persönliche Unfälle in den Dienststellen der DR — ausgenommen Raw'e (Zusammenstellung)

b) von den Raw'en

1. Anweisung zur Ausfüllung der Monatsmeldung über persönliche Unfälle in den Raw'en
2. Vordruck 718 76 — Monatsmeldung über persönliche Unfälle in den Raw'en

c) von den Dienststellen mit mehr als 500 Beschäftigten, Rbä, Rbd'en und Raw'en, sowie besonders von den Rbd'en benannten Dienststellen

1. Anweisung für die Bearbeitung des Arbeitsblattes über die Unfallursachen der meldepflichtigen persönlichen Unfälle und der vierteljährlichen Ergänzungsmeldung zur UMV-Berichterstattung.
2. Vordruck 718 77 — Arbeitsblatt über die Unfallursachen der meldepflichtigen persönlichen Unfälle im Bereich der Deutschen Reichsbahn.
3. Vordruck 718 78 — Vierteljährliche Ergänzungsmeldung zur UMV-Unfallberichterstattung.

Die Unfallbücher sind bei den Rbä und Raw'en weiter wie bisher zu führen. In die Spalten 10 a und b sind die Haupt- und Untergruppen der Unfallursachen entsprechend der Nomenklatur des Arbeitsblattes (Vordruck 718 77) einzutragen.

Der Spaltenbau des Unfallbuches wird bei der Neudrucklegung abgeändert, so daß aus dem Unfallbuch die Angaben für die Führung des Arbeitsblattes ohne Schwierigkeiten entnommen werden können.

(A III - Usust - 549/53 v. 5. 11. 53 / 31 441)

St, Raw

gez. I. V. Schaefer

Betr.: Berufsausbildung;

MFE 479

Bewertungsrichtlinien für die Ausarbeitung der Prämienvorschläge für Lehrausbilder, Lehrmeister und Lehrobermeister

Auf der Grundlage der Verordnung über die Entlohnung und Prämierung von Lehrausbildern, Lehrmeistern und Lehrobermeistern in volkseigenen und ihnen gleichgestellten Betrieben sowie der Durchführungsbestimmungen vom 20. 9. 52 und 4. 11. 52 sind die Prämienvorschläge von der Prämienkommission des Lehrbetriebes auszuarbeiten und über die Lohn- und Gehaltskommission der Betriebsleitung zur Bestätigung vorzulegen.

Damit die Voraussetzungen für die Festlegung der Höhe dieser Prämien korrekt ermittelt werden können, ist wie folgt zu verfahren:

I. Die Prämienkommission ist wie in der „Zweiten Durchführungsbestimmung“ vom 4. 11. 52 angeordnet, zu bilden; im Betriebs- und Verkehrsdienst auf der Ebene des Reichsbahnnamtsbereiches. Hierbei können je nach Zahl der Ausbildungsbahnhöfe bis zu fünf vom Ausbilderkollektiv gewählte Vertreter beteiligt werden.

Als Vertreter der FDJ soll der beste FDJ-Sekretär des Rba-Bezirktes beteiligt werden. (Um jede Befangenheit zu vermeiden, darf es kein Lehrling sein.)

II. Bewertung der Leistungen des Ausbildungspersonals.

Lehrausbilder:

1. Erzielte Produktionsleistung des Lernaktivs, das dem Lehrausbilder anvertraut ist.
 - a) Durchschnittsergebnis der Qualität der geleisteten Arbeit des Lernaktivs,
 - b) Durchschnittsergebnis der Einhaltung der Richtigkeit durch das Lernaktiv.
2. a) erfolgreiche Anwendung neuer Arbeitsmethoden, b) nachweisbare Einsparung von Werkstoffen, Betriebsstoffen, Energie usw.
3. Durchführung der Lehrunterweisungen.
 - a) Schriftliche Vorbereitung,

- b) Vorbereitung der Arbeitsaufträge,
- c) Führung des pädagogischen Tagebuches (Gruppenbuch).

4. Weiterentwicklung der Ausbildungsarbeit.
 - a) Mitarbeit bei der planmäßigen Weiterqualifizierung des Ausbilderkollektivs (eigene Qualifizierung, Betätigung als Zirkelleiter, Seminarleiter oder Referent),
 - b) Ausarbeitung von verwendbaren Vorschlägen zur Verbesserung der Ausbildungsarbeit.
5. Erziehungsarbeit unter den Lehrlingen.
 - a) Erziehung der Lehrlinge zur bewußten Disziplin und zum Kollektivgeist,

Anleitung der Lehrlinge bei der Lernaktivarbeit, insbesondere während des Berufswettbewerbes oder anderer Wettbewerbe,
 - b) individuelle Betreuung der Lehrlinge, insbesondere der in ihren Leistungen schwachen Lehrlinge. Verbindung zum Elternhaus.

6. Aktive Unterstützung der gesellschaftlichen Arbeit an der Ausbildungsstätte. Insbesondere der Hilfe für die Verbandsarbeit der FDJ, das FDJ-Schuljahr, die Kulturgruppen, die „Gesellschaft für Sport und Technik“ sowie die Zirkel im „Klub Junger Techniker“ bzw. „Klub Junger Eisenbahner“.

Lehrmeister und Lehrobermeister:

1. a) Leistungsergebnis der Arbeit der unterstellten Gruppen, Lehrmeistereien und Lehrmontagen,
 - b) Arbeitsvorbereitung, Arbeitslenkung,
 - c) Einhaltung der Termine für die übernommenen Produktionsaufträge,
 - d) Einhaltung der Gütevorschriften für diese Aufträge, Senkung der Ausschußquote.
2. a) Erfolgreiche Übertragung neuer Arbeitsmethoden aus der Produktion in die Ausbildungsarbeit,
 - b) wirtschaftlichste Verwendung von Werkstoffen, Energie, Betriebsstoffen usw. durch gute Arbeitsorganisation beim Einsatz der ihm anvertrauten Maschinen, Geräte, Übungsmittel und sonstigen Einrichtungen sowie deren Pflege.
3. Anleitung und Kontrolle der Lehrausbilder bei der Vorbereitung der Lehrunterweisungen sowie der Lehrarbeiten und der Führung der Gruppenbücher, insbesondere die ordentliche Durchführung von Arbeitsbesprechungen.
4. a) Mitarbeit bei der planmäßigen Weiterqualifizierung des Ausbilderkollektivs (eigene Qualifizierung, Betätigung als Zirkelleiter, Seminarleiter oder Referent),
 - b) Ausarbeitung von verwendbaren Vorschlägen zur Verbesserung der Ausbildungsarbeit.
5. Anleitung der Lehrausbilder bei der Erziehungsarbeit unter den Lehrlingen sowie der Unterstützung der Durchführung des Berufswettbewerbes und anderer Wettbewerbe.
6. Aktive Unterstützung der gesellschaftlichen Arbeit an der Ausbildungsstätte. Insbesondere der Hilfe für die Verbandsarbeit der FDJ, das FDJ-Schuljahr, die Kulturgruppen, die „Gesellschaft für Sport und Technik“ sowie die Zirkel im „Klub Junger Techniker“ bzw. „Klub Junger Eisenbahner“.

Die Lehrmeister des Betriebs- und Verkehrsdienstes versehen größtenteils zugleich die Funktion des Lehr- ausbilders. Die Bewertung ihrer Leistungen muß deshalb außerdem nach **Lehrausbilder** Punkte 1 bis 6 erfolgen.

Das Leistungsergebnis und damit der Prozentsatz eines Monatsgehaltes zur Halbjahresprämie kommt wie folgt zustande:

Zu den Punkten 1 bis 6 sind Noten zu bilden: „ausgezeichnet“, „sehr gut“, „gut“, „genügend“, „mangelhaft“.

Nach der daraus zu ziehenden Durchschnittsnote ergibt sich aus nachstehender Tabelle der Prozentsatz der Prämie mit einem Spielraum zur individuellen Feinabstufung und zur Vermeidung der Gleichmacherei.

Tabelle

	Technische Berufe	Betrieb und Verkehr
Ausgezeichnet	141—150 %	95—100 %
Sehr gut	121—140 %	90— 94 %
Gut	86—120 %	71— 89 %
Genügend	55— 85 %	45— 70 %
Mangelhaft	1— 54 %	1— 44 %

Bei Leistungsergebnissen unter 70 % bei den technischen Berufen und 58 % bei Betrieb und Verkehr darf keine Prämie gezahlt werden.

Die Berechtigung zur Zahlung der Prämie muß in den Abrechnungsergebnissen der Ausbildungsabteilung, den Ergebnissen der Abschluß- und Zwischenprüfungen der Lehrlinge, den schriftlichen Nachweisungen der zu Prämierenden im Gruppenbuch und in der Ausbildermappe sowie in der gesamten gesellschaftlichen Arbeit der Ausbildungsstätte zum Ausdruck kommen.

Bei Eintritt in die Berufsausbildung, Übernahme in eine höhere Ausbildungstätigkeit oder Ausscheiden aus der Berufsausbildung zwecks Übernahme einer qualifizierteren bzw. volkswirtschaftlich bevorzugten Tätigkeit ist die Prämie anteilig auf das Berechnungshalbjahr zu ermitteln.

Bei Schulbesuch zur Weiterqualifizierung ist diese Zeit anteilmäßig von dem Berechnungszeitraum in Abzug zu bringen.

Dort, wo die Lehrlinge unter Anleitung und Verantwortung eines Facharbeiters bzw. Beschäftigten in der Produktion lernen, weil die Betriebsverhältnisse keine günstigere Organisationsform gestatten, sind Prämien sinngemäß ebenfalls nach diesen Richtlinien zu ermitteln.

Zu beachten ist hierbei:

1. Dieser Beschäftigte darf nicht im Leistungslohn stehen.
2. Die Prämie kann nie die volle Höhe haben, weil die Lehrlinge nur zeitweise bei ihm sind und er nur einen Teil der Aufgaben des Lehrausbilders übernimmt.

Mit dieser Maßnahme soll der finanzielle Anreiz gegeben werden, daß, besonders im Betriebs- und Verkehrsdienst, die Betreuung der Lehrlinge auf den einzelnen Ausbildungsplätzen durch Initiative der Beschäftigten entscheidend verbessert wird.

An der Ausarbeitung dieser Richtlinien haben mitgewirkt: 5 Ausbildungsleiter, 1 Lehrmeister, 1 Lehr- ausbilder, 1 Vertreter der FDJ und 1 Vertreter des ZV der IG Eisenbahn.

A VI/423/53 v. 4. 11. 53/31 652

I. V. gez. Schaefer

Betr.: Berufsausbildung

MfE 480

Bei Überprüfungen von Ausbildungsstätten wurde in vielen Fällen eine sträfliche Vernachlässigung der Mitarbeit unserer Dienststellenleitungen im

„Rat für Unterricht und Erziehung“ festgestellt.

Die „Anordnung über die Bildung und Aufgabenstellung des Rates für Unterricht und Erziehung an Betriebsberufsschulen“ vom 19. 8. 52 wurde veröffentlicht im Gesetzblatt Nr. 117.

Durch eine gute Arbeit dieses Rates ist es möglich, die notwendige Übereinstimmung zwischen theoretischer und praktischer Berufsausbildung zu schaffen und vor allem zwischen Schulleitung und Dienststellenleitung eine gemeinsame Beschlußfassung herbeizuführen.

Wir erwarten, daß alle Verantwortlichen für die Berufsausbildung bei der Deutschen Reichsbahn besser als bisher diese Einrichtung beachten und fördern.

Die Sachbearbeiter für Berufsausbildung Betrieb und Verkehr bei den Rbd'en kontrollieren bis zum 31. 1. 54 auf der Grundlage der Anordnung die Arbeit dieser Räte in ihrer Auswirkung auf die praktische Ausbildung und berichten bis zum 12. 2. 54 an das Referat Berufsausbildung, Abt. Arbeit des Ministeriums für Eisenbahnwesen über ihre Maßnahmen.

Für die Ausbildungsstätten Raw'e und deren Nebenausbildungsstätten berichten die Ausbildungsleiter der Raw'e. Für die Rb-Bau-Union der Referent Kreisel der Zentralen Leitung der Rb-Bau-Union.

(A VI/424/53 v. 4. 11. 53 / 31 652)

gez. Schaefer

MfE 481

Betr.: Fachbücher für die Berufsausbildung

Bezug: MfE 436 im Mitteilungsblatt Nr. 32/53

In der Bezugsverfügung wurde die „**Kleine Stoffkunde für den Eisenbahndienst**“ empfohlen. Durch Entgegenkommen des Fachbuchverlages wird dieses Buch zum Vorzugspreis von **0,60 DM** für Eisenbahner abgegeben.

(A VI/440/53 v. 7. 11. 53 / 31 652)

gez. Schaefer

Betr.: Berufsausbildung

MfE 482

Noch immer sind, besonders im Betriebs- und Verkehrsdienst, eine Reihe von Ausbildungskräften als nebenberufliche Lehrer an den Betriebsberufsschulen und Berufsschulen tätig. Diese Tatsache führt zwangsläufig zu einer Vernachlässigung der Erziehungsarbeit und der Anleitung der Lehrlinge sowie der Lehrausbilder in den Ausbildungsstätten.

Um diesen Zustand zu beseitigen, haben die Ausbildungsleiter in Zusammenarbeit mit den Schulleitungen und den zuständigen Kaderabteilungen sofort die Werbung von guten Fachkräften für den Schuldienst aufzunehmen. **Ab 1. 9. 54 darf es** bei unseren Betriebsberufsschulen sowie den Sonderklassen der Deutschen Reichsbahn bei den allgemeinen Berufsschulen **keine nebenberuflichen Lehrer** mehr geben.

Verantwortlich für Durchführung der erforderlichen Maßnahmen:

Sachbearbeiter für Berufsausbildung bei den Rbd'en, Ausbildungsleiter bei den Raw'en.

Erfolgsbericht an Ministerium für Eisenbahnwesen, Abteilung Arbeit, Referat Berufsausbildung, bis 31. 7. 54.

(A VI/441/53 v. 7. 11. 53 / 31 652)

gez. Schaefer

Verwaltung

Betr.: Dienstbriefbeförderung;

MfE 483

hier: Nichteinhaltung der Dienstbriefbeförderung-Bestimmungen.

Wie festgestellt wurde, werden in vielen Fällen die Dienstbriefbeförderung-Bestimmungen nicht eingehalten und dadurch die Dienstbriefbeförderung erschwert und verzögert. Es ist daher erforderlich, nochmals auf die nachstehenden Bestimmungen hinzuweisen:

- a) Die Anschriften sind auf den Umschlägen gut lesbar zu schreiben. Undeutliche Schreibweise hat Fehlleitungen und Verzögerungen zur Folge.
 - b) Die Verwendung von telegraphischen Abkürzungen ist in den Anschriften auf Umschlägen unzulässig.
 - c) Bei Dienstbriefsendungen nach entfernt gelegenen Bahnhöfen, insbesondere nach allgemein unbekanntem Orten, ist in der Anschrift der Leitungsweg anzugeben.
 - d) Das Verschließen der EDS-Umschläge ist so vorzunehmen, daß die Verschlussmarke grundsätzlich zur Hälfte auf die Verschlussklappe und zur anderen Hälfte auf den Umschlag zu kleben ist. (vgl. Mitteilungsblatt 4/51 GDR 131).
 - e) Die Verschlussmarken sind mit dem Dienststempel der absendenden Stelle zu versehen.
 - f) Soweit sich mehrere Dienststellen am gleichen Ort befinden, sind von diesen die Dienstbriefsendungen mit einem Auflieferungsschein bei der nächsten Briefstube oder ggf. Gepäckabfertigung aufzuliefern.
- Die Beachtung der vorstehenden Bestimmungen wird nochmals ausdrücklich allen Stellen zur Pflicht gemacht.

(V-I-1/1820/53 v. 9. 11. 53 / 31 233)

gez. König

Betr.: Berufskleidungsordnung;

MfE 484

hier: Tragen der Berufsgradabzeichen

Wir haben festgestellt, daß einige Dienststellenleiter der Dienststellen des Betriebs- und Verkehrsdienstes der Rangklassen Ia, Ib und II, die durch die eingetretene Veränderung eine höhere Bezahlung erhalten, Berufsgradabzeichen entsprechend ihrer neuen Entlohnung tragen. Dies ist unzulässig. Nach der BKO sind für das Tragen der Berufsgradabzeichen nicht die Gehaltsgruppen, sondern die Dienststellung (Tätigkeit) entscheidend. Somit haben die Dienststellenleiter nach wie vor die in der BKO festgelegten Berufsgradabzeichen entsprechend der Rangklasseneinstufung ihrer Dienststelle zu tragen (vgl. § 4, lfd. Nr. 6, 8, 10, 12, 14, und 16 der BKO).

(V-I-2/1803/53 v. 4. 11. 53 / 31 233)

gez. König

MfE 485

Betr.: Neuaufnahme von Pflichtmitgliedern in die Reichsbahn-Kleiderkasse

Nachstehend aufgeführte Berufsgruppen sind mit Wirkung vom 1. 12. 53 als Pflichtmitglieder in die Reichsbahn-Kleiderkasse aufzunehmen und mit Uniform auszustatten:

- a) A- und B-Dienstanwärter,
- b) Rangierarbeiter.

Die Dienststellen haben die in Frage kommenden Beschäftigten sofort zur Kleiderkasse anzumelden, damit die Ausgabe der Uniform durch die Rb-Bezirkskleiderlager umgehend vorbereitet und durchgeführt werden kann.

(V-I-2/1830/53 v. 11. 11. 53 / 31 230)

gez. König

Organisation

Betr.: Dienststellenorganisation

Cottbus 144

Mit Wirkung vom 1. 10. 53 ist das Kbw Cottbus dem Bw Cottbus unterstellt worden.

Personelle Umwandlungen finden dadurch nicht statt.

(Org - 2 Og v. 6. 11. 53/443)

gez. Müller

Recht

Betr.: Beschäftigung von Rechtsanwälten **MfE 486**

Auf Grund des § 11 (5) der Angleichungsverordnung vom 4. 10. 52 (GBl. S. 988) kann sich die Deutsche Reichsbahn im Anwaltsprozeß durch eigene Angestellte vertreten lassen. Von dieser Ermächtigung ist grundsätzlich Gebrauch zu machen.

Sollte jedoch in Ausnahmefällen eine Inanspruchnahme von Rechtsanwälten erforderlich werden, so sind nur Mitglieder der Kollegien der Rechtsanwälte zu beauf-

tragen (vgl. Verordnung über die Bildung von Kollegien der Rechtsanwälte vom 15. 5. 53 — GBl. S. 725). Es bestehen zur Zeit Kollegien der Rechtsanwälte in Dresden, Frankfurt-Oder, Gera, Halle, Karl-Marx-Stadt, Neubrandenburg, Potsdam, Suhl und im demokratischen Sektor von Groß-Berlin (Berlin C 2, Littenstraße 12—16). Mit der Bildung von Kollegien der Rechtsanwälte am Sitz der übrigen Bezirksgerichte ist in Kürze zu rechnen.

(Re-2-1966/53 v. 11. 11. 53)

gez. Zimbehl

Bahnärztlicher Dienst

Betr.: Krankenmeldung

Bezug: GdR 1345/8/53

Die in o. a. Verfügung angekündigten Vordrucke sind nunmehr unter der Drucksachen-Nr. 199 206 im Format DIN A 4 und Nr. 199 206/1 im Format DIN A 5 bei den Drucksachenlagern erhältlich.

Ab 1.12.53 sind die Meldungen nur noch auf diesen Vordrucken abzugeben.

Fehlanzeigen sind wie bisher auf den dafür vorgesehenen Postkarten, lediglich mit Angabe der Belegschaftsstärke, zu melden.

Bei Anforderung der neuen Vordrucke soll der Bedarf von 2 bis höchstens 3 Monaten zunächst nicht über-

MfE 487

schritten werden, da die Auflage sehr niedrig gehalten werden mußte und erst im nächsten Jahr entsprechend vergrößert werden kann.

In Abänderung des bisherigen Schemas ist statt der Angabe „männlich oder weiblich“ Name und Vorname des Erkrankten einzusetzen, da es sich gezeigt hat, daß Rückfragen sonst nicht sicher beantwortet werden können.

Es wird außerdem nochmals auf die Verfügungen MfE 47/2/53 und MfE 140/9/53 verwiesen.

(GKB 063 002)

Zentralinstitut für den Bahnärztlichen Dienst

Abt. Verkehrsmedizin v. 5.11.53

gez. Dr. Schunck

Wer hat?

Suchen dringendst für Weichenwerk Karl-Marx-Stadt durch Umsetzung:

1. 1 Vertikal-Fräsmaschine

Tisch-Spannfläche etwa 1900 × 500 mm

Entf. v. Arbeitsspindel-Mitte bis Ständergleitfläche rd. 460 mm

gr. Entf. v. Arbeitsspindel-Kopf bis

Aufspannfläche rd. 650 mm

Längsbewegung des Tisches, selbsttätig rd. 1300 mm

Querbewegung des Tisches, selbsttätig rd. 450 mm

Frässpindelkegel innen metr 50

Frässpindel-Drehzahlen in U/min rd. 12—400

Vorschübe längs — quer in mm/min rd. 12—300

2. dazu ein Rundtisch von 550—600 mm ϕ , mit Teilkopf, für den mechanischen Vorschub des Rundtisches.

Eilmnachricht bitte an Rbd Dresden — Mv-III-2, Ruf 2552.

Wer braucht?

5 Elektromotoren Fabr. SU

85 kW, 1480 U/min, 220/380 V.

Rbbu-Z1-/25471/Masch.-Einsatz

SECRET

Verfügungen und Mitteilungen

des

Ministeriums für Eisenbahnwesen

1953

Berlin, den 28. November

Nr. 42

MfE 498

Beschluß

des Kollegiums des Ministeriums für Eisenbahnwesen vom 3. 11. 53 über den Stand der Erfüllung der Betriebskollektivverträge

Die Betriebskollektivverträge sind ein wichtiges Mittel, den von der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik beschlossenen neuen Kurs schnell zu verwirklichen.

Die Wirtschafts- und Staatsfunktionäre, insbesondere die Leiter der Betriebe und Dienststellen, tragen deshalb eine große Verantwortung für die Erfüllung der Verpflichtungen in den Betriebskollektivverträgen und besonders für die Durchführung der Maßnahmen zur Verbesserung der materiellen, kulturellen und sozialen Verhältnisse in den Betrieben.

Für die Arbeiter ist die Erfüllung der Betriebskollektivverträge ein Maßstab für das Arbeiten unseres Staats- und Wirtschaftsapparates.

Der Vorsitzende des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes, Herbert Warnke, erklärte auf dem 16. Plenum des Zentralkomitees der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands:

„Kommen lediglich die Arbeiter ihren Verpflichtungen nach, während die Betriebsleiter und die Gewerkschaftsleitungen ihre Verpflichtungen nicht erfüllen, muß das zur Erschütterung des Vertrauens zu diesen Organen der Wirtschaft und des demokratischen Staates führen.“

Es ist aber unsere Aufgabe, dieses Vertrauen zu stärken und das Staatsbewußtsein der Arbeiterschaft zu entwickeln. Untrennbar damit ist die Notwendigkeit verbunden, das Vertrauen zum Staat auch durch restlose Erfüllung der Betriebskollektivverträge zu heben.“

Obwohl über alle abgeschlossenen Betriebskollektivverträge im II. Quartal 1953 die Rechenschaftslegungen durchgeführt wurden, und obwohl 56 % der Verpflichtungen der Betriebsleitungen als erfüllt bzw. teilweise erfüllt gemeldet wurden, zeigen zahlreiche Beispiele die Unterschätzung der Rechenschaftslegungen und ihre formale Durchführung.

Allein die Tatsache, daß die Belegschaften ihre Verpflichtungen mit 73 % und die Betriebsgewerkschaftsleitungen mit 71 % erfüllt haben, ist eine ernste Kritik an der Verwaltungsarbeit und beweist den ungenügenden Erfüllungsstand der von den Amtsvorständen und Betriebs-Dienststellenleitern übernommenen Verpflichtungen.

Ein besonderer Schwerpunkt in der Nichterfüllung der Verpflichtungen ist bei mehreren Reichsbahnausbesserungswerken die ungenügende Erfüllung der Bruttoproduktionsaufgabe. So hat zum Beispiel das Reichsbahnausbesserungswerk Schöneweide die Bruttoproduktion im ersten Halbjahr nur mit 44,8 % erfüllt. Im Reichsbahnausbesserungswerk „7. Oktober“ beträgt die Planerfüllung im ersten Halbjahr nur 48 %.

Einige der Gründe der ungenügenden Erfüllung des Planes der Bruttoproduktion sind neben der ungenügenden Ausschöpfung der vorhandenen Reserven und der mangelhaften Mobilisierung und Auswertung der Initiative der Werktätigen vor allem ungenügende und unkontinuierliche Zuführung der Schwadwagen, vielfache Veränderungen des Schadumfangs und unorganisierte Zuführung von Material.

Dagegen wurde im Reichsbahnausbesserungswerk Delitzsch, das bereits dreimal die Arbeitswanderfahne des Ministerrates der Deutschen Demokratischen Republik erhielt, der Betriebsplan im ersten Halbjahr mit 107 % erfüllt, die Arbeitsproduktivität wurde um 10,4 % gesteigert und die Selbstkosten auf 94 % gesenkt. Gerade in diesem Reichsbahnausbesserungswerk gibt es gut organisierte innerbetriebliche Wettbewerbe und ständige Bemühungen, die Arbeitsorganisation und Technologie zu verbessern.

Die Einbeziehung der Frauen in den Produktionsprozeß bei der Deutschen Reichsbahn sowie ihre Förderung wurde nicht voll verwirklicht. Ein ernstes Versäumnis liegt besonders darin, daß die politische Massenarbeit

SECRET

über die Bedeutung der Frauen im gesellschaftlichen Leben und in der Produktion vernachlässigt wurde.

Ungenügend zum Beispiel ist die Einbeziehung der Frau in den Produktionsprozeß der Deutschen Reichsbahn im Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt mit einem Gesamtdurchschnitt von nur 15,8% beschäftigter Frauen.

Als gutes Beispiel muß dagegen das Reichsbahnamt Altenburg genannt werden, in dem der Frauenanteil 25% beträgt. Es ist bezeichnend, daß die Gesamtbelegschaft dieses Reichsbahnamtes und dabei besonders auch die Frauen hervorragenden Anteil an dem Sieg der Strecke Leipzig—Altenburg—Zwickau—Aue—Schwarzenberg im Kampf um die „Grüne Strecke“ haben.

Die Verpflichtungen zur Unterstützung von Wettbewerben — in erster Linie innerbetrieblichen — wurden im I. und II. Quartal besonders auch durch die mangelhafte Anleitung des Ministeriums für Eisenbahnwesen ungenügend erfüllt.

Aus fast allen Rechenschaftsberichten geht hervor, daß wohl die Verpflichtungen zur Verbesserung der fachlichen Ausbildung der Lehrlinge erfüllt, aber die Verpflichtungen zur kulturellen Betreuung erheblich vernachlässigt werden. Die Verpflichtungen zur Unterstützung der Arbeit der Freien Deutschen Jugend wurden nur formal erfüllt.

Der Erfüllungsstand der Sozialeinrichtungen des Gesundheits- und Wohnungswesens ist bei fast allen Betrieben und Dienststellen mangelhaft. So beträgt zum Beispiel der Erfüllungsstand bei den Investitionen nur 52% und bei den Generalreparaturen 75%.

Sehr gut hat im Gegensatz zu allen Direktionen die Reichsbahndirektion Greifswald gearbeitet. Dort beträgt der Erfüllungsstand der Investitionen beim Fachgebiet 8 (Wohnungsbau) 93,5% und beim Fachgebiet 11 b (sanitäre und hygienische Einrichtungen) 100%. Das gleiche trifft auch bei den betrieblichen sozialen Einrichtungen zu, die bereits mit 100% erfüllt sind.

Als eine entscheidende Schwäche der Berichterstattung muß die Tatsache bezeichnet werden, daß die Rechenschaftsberichte der Leitungen der Betriebe und Dienststellen nicht im Kollektiv ausgearbeitet wurden, sondern eine Einmannarbeit der Amtsvorstände und Werkdirektoren bildeten.

So wurde zum Beispiel im Weichenwerk Blankenburg die Rechenschaftslegung zusammen mit mehreren anderen Tagesordnungspunkten in knapp zwei Stunden durchgeführt.

Infolge ungenügender Vorbereitung der Rechenschaftslegung nahmen im Reichsbahnamt Stralsund nur rund 50% der Delegierten an der Berichterstattung teil.

Die Auswertung der Rechenschaftslegung im Reichsbahnamt Stendal wurde durch die Abteilung Arbeit auf einer Schreibmaschinenseite zusammengefaßt, ohne daß sich erkennen ließ, welche Fragen in der Diskussion von den Kollegen angeschnitten wurden und wie man denkt, die Arbeit weiter zu verbessern, wenn von 150 eingegangenen Verpflichtungen der Leitung des Rba und der Dienststellen erst 43,6% erfüllt sind.

Wörtlich heißt es in der Auswertung:

„Bei einigen Verpflichtungen mußte allerdings festgestellt werden, daß die Anleitungen nicht 100%ig erfolgten, was für die Folgezeit sofort verbessert werden muß.“

Daß von den 72 anwesenden Delegierten sich 22 zur Diskussion meldeten, wird ohne jeden weiteren Hinweis im letzten Absatz der Auswertung lediglich festgestellt.

Zur Verbesserung der Rechenschaftslegungen sind deshalb die Rechenschaftsberichte der Amtsvorstände und Werkdirektoren im Kollektiv mit den verantwortlichen Funktionären auszuarbeiten.

Das Kollegium des Ministeriums für Eisenbahnwesen hat sich in mehreren Kollegiumssitzungen eingehend mit dem Stand der Rechenschaftslegungen der Betriebskollektivverträge beschäftigt.

Die 17. Sitzung des Kollegiums am 15. 9. 53 beschloß einen Kampagneplan zur Auswertung der Rechenschaftslegungen der Betriebskollektivverträge.

Auf Grund dieses Beschlusses berichtete am 10. 10. 53 der Vizepräsident der Reichsbahndirektion Dresden über die Erfüllung der in den Betriebskollektivverträgen des Reichsbahndirektionsbezirkes Dresden eingegangenen Verpflichtungen. Der Bericht reichte nicht aus, um ein reales Bild über die Erfüllung der Verpflichtungen zu erhalten. Die Berichterstattung zeigte dem Kollegium, daß sich die verantwortlichen Funktionäre nicht im erforderlichen Maße mit den Betriebskollektivverträgen beschäftigt haben und nur eine vollkommen ungenügende Kontrolle durchführten.

Besonders unverantwortlich ist der Stand der Erfüllung der sozialen und hygienischen Investitionen im Direktionsbezirk Dresden. Die Reichsbahndirektion Dresden steht im Republikmaßstab an letzter Stelle und hat keine entscheidenden Maßnahmen ergriffen, um die sozialen, sanitären und hygienischen Verhältnisse in den Betrieben des Reichsbahndirektionsbezirkes zu verbessern.

Die Berichterstattung vor dem Kollegium war ein Spiegelbild der politischen Arbeit in diesem Direktionsbezirk.

Die Erfüllung der Verpflichtungen in den Betriebskollektivverträgen ist keine formale fachliche Aufgabe, sondern hat eine große politische Bedeutung. Deshalb wird vom Kollegium das Verhalten der verantwortlichen Funktionäre im Reichsbahndirektionsbezirk Dresden gerügt. Der Bericht der Reichsbahndirektion Dresden über die Erfüllung der in den Betriebskollektivverträgen eingegangenen Verpflichtungen ist zu wiederholen.

Der Präsident ist dafür verantwortlich, daß die Berichterstattung gründlich vorbereitet wird, indem er sich vorher durch Instruktoren ein genaues Bild über die Arbeit im Reichsbahndirektionsbezirk verschafft.

Im Gegensatz zur Berichterstattung der Rbd Dresden zeigte der Bericht des Amtsvorstandes des Rba Leipzig auf der Kollegiumssitzung am 3. 11. 53, daß man sich in diesem Amtsbezirk sehr ernsthaft mit der Berichterstattung beschäftigt hat. So war es möglich, eine genaue Analyse über die Arbeit im Reichsbahnamt Leipzig und gleichzeitig wertvolle Hinweise für die

Verbesserung der Arbeit im Ministerium zu erhalten. Das Kollegium hat deshalb den Bericht des Reichsbahnamtes Leipzig anerkannt.

Ein Teil der Ursachen für die aufgetretenen Schwächen ist darin zu suchen, daß die Betriebsleiter, Amtsvorstände und Reichsbahndirektionen keine genügende Anleitung von den verantwortlichen Stellen des Ministeriums für Eisenbahnwesen erhalten haben. Insbesondere fehlte die Anleitung zur Organisierung der ständigen Kontrolle über die Erfüllung der Betriebskollektivverträge. Deshalb blieb vielfach diese Kontrolle sporadisch auf den Tag der Rechenschaftslegung beschränkt.

Die Abteilung Arbeit des Ministeriums für Eisenbahnwesen wird deshalb verpflichtet, nach dem Beispiel der Maschinenfabrik „Niko Beloannis“ den Reichsbahndirektionen und Reichsbahnämtern bei der Aufstellung von Kontrollplänen über die Erfüllung der Verpflichtungen der Betriebskollektivverträge 1953 behilflich zu sein.

Im Reichsbahndirektionsbezirk Dresden ist im Monat November ein Beispiel für die Ausarbeitung eines Kontrollplanes durch die Abteilung Arbeit des Ministeriums für Eisenbahnwesen zu schaffen.

Mit der Ausarbeitung dieser Kontrollpläne muß eine gute Sichtwerbung in den Betrieben verbunden werden. Auf Schautafeln, die an übersichtlichen Stellen der Betriebe aufzustellen sind, ist der Stand der Erfüllung der Verpflichtungen aufzuzeigen.

Die Abteilung Arbeit des Ministeriums für Eisenbahnwesen wird verpflichtet, in den Betrieben, die vor dem Kollegium Bericht über den Stand der Erfüllung der Betriebskollektivverträge zu erstatten haben, vor der Berichterstattung Instrukteursätze durchzuführen, um den Betriebsleitern Anleitung und Unterstützung zu geben.

Eine Schwäche der Arbeit der Amtsvorstände, Dienststellenleiter und Werkdirektoren liegt darin, daß die durchgeführten Rechenschaftslegungen nicht ausgewertet werden.

Nach der Durchführung der Rechenschaftslegung im III. Quartal ist deshalb in den Reichsbahnämtern und Reichsbahnausbesserungswerken vom Kollektiv der leitenden Funktionäre eine Einschätzung und eine schriftlich festzulegende Auswertung der Berichterstattungen vorzunehmen. In der Auswertung müssen sich die Maßnahmen widerspiegeln, die durchzuführen sind, um die Arbeit im Reichsbahnbezirk zu verbessern. Die Abteilung Arbeit des Ministeriums für Eisenbahnwesen und die Reichsbahndirektionen werden verantwortlich gemacht, in mindestens drei Reichsbahn-

ämtern bzw. in einem Amtsbezirk jeder Reichsbahndirektion die Auswertung der Rechenschaftslegung zu kontrollieren.

Im III. und IV. Quartal 1953 haben nach einem von der Abteilung Arbeit des Ministeriums für Eisenbahnwesen aufzustellenden Plan die Hauptverwaltungsleiter des Ministeriums für Eisenbahnwesen an je einer Rechenschaftslegung teilzunehmen.

Bis zum 10. 12. 53 hat die Abteilung Arbeit des Ministeriums für Eisenbahnwesen eine Gesamtanalyse über die Rechenschaftslegungen im III. Quartal 1953 fertigzustellen und dem Kollegium vorzulegen.

Aus dieser Analyse muß hervorgehen, welche Maßnahmen an Hand der Erfahrungen des Jahres 1953 zu ergreifen sind, um für das Jahr 1954 ein besseres Anlaufen der Betriebskollektivverträge zu erreichen.

Zur Verbesserung der Arbeit im Jahre 1954 ist bereits jetzt mit den Vorarbeiten zum Abschluß der Betriebskollektivverträge 1954 zu beginnen. Die Abteilung Arbeit des Ministeriums für Eisenbahnwesen hat Maßnahmen zu ergreifen, daß der normative Teil der Betriebskollektivverträge 1954 bis Ende Dezember 1953 fertiggestellt wird.

In den Dienststellen und Betrieben sind von den Leitungen bereits im Monat Dezember die Verpflichtungen für das Jahr 1954 vorzubereiten.

Die Präsidenten der Reichsbahndirektionen haben sich persönlich laufend über den Stand der Betriebskollektivverträge zu unterrichten und bei Schwierigkeiten sofort Maßnahmen zu ergreifen, um die Arbeit zu verbessern.

Wenn in den noch verbleibenden Wochen des Jahres 1953 die Eisenbahner in den Betrieben und Dienststellen, die Gewerkschaftsleitungen gemeinsam mit den Funktionären der Reichsbahnämter, Reichsbahndirektionen und des Ministeriums für Eisenbahnwesen ernsthaft an die Erfüllung der Betriebskollektivverträge herangehen, wenn die Funktionäre des Ministeriums für Eisenbahnwesen, insbesondere die Hauptverwaltung Reichsbahnausbesserungswerke und die Abteilung Arbeit, regelmäßig den Erfüllungsstand der Betriebskollektivverträge kontrollieren und den Betrieben Anleitung und Unterstützung geben, werden die Betriebskollektivverträge bei der Deutschen Reichsbahn in allen ihren Teilen erfüllt und damit ein großer Schritt vorwärts zur Verwirklichung des neuen Kurses unserer Regierung der Deutschen Demokratischen Republik getan.

gez. Chwalek
Minister

Der Minister

(A II d/207/3234/53 v. 17. 11. 53/31715)

Herausgeber: Ministerium für Eisenbahnwesen. Erscheint wöchentlich. Anlagen nach Bedarf. Beiträge bitte bis Dienstag jeder Woche, 12 Uhr, einsenden. Druck: Tribüne, Hauptwerk Treptow - 14,7 - 1153 - 958 - Lizenz-Nr. Ag. 70/53 DDR - Fö. v. 5. 10. 50

SECRET

50X1-HUM

Verfügungen und Mitteilungen

des

Ministeriums für Eisenbahnwesen

1953

Berlin, den 26. November

Nr. 40

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Nachruf	340
Berichtigungen	340
Energiebeauftragter	
MfE 488 Wettbewerb „Kampf den Abschaltungen“	340
Betrieb	
MfE 489 Zugschlußsignale	340
Magdeburg 230 Ergänzung des AzFV Magdeburg	341
S-Bahn	
Berlin 496 Neuausfertigung von Sonderausweisen zur Mitfahrt im Dienstabteil der elektrischen Berliner S-Bahnzüge nach Anlage 16 und 17 der DV Bln 590 für das Jahr 1954	341
Sicherungs- und Fernmeldedienst	
Erfurt 208 Änderung des Standortes des Vorsignals Vc auf Bf Ronneburg	341
Reichsbahn-Ausbesserungswerke	
MfE 490 Verbesserungsvorschlag 301/15 — 47/53 — Wegfall des Metallbodens an dem oberen Kasten der rechten Seite der 38er Tender (P 8) — Helmut Schulze, Raw Cottbus	342
MfE 491 Verbesserungsvorschlag 301/04 — 110/52 — des Bw Probstzella, Sicherung der Bordscheibe an Kuppelstangen der Lok BR 95	342
Kader	
MfE 492 Sperrung von Dienstaussweisen	342
Erfurt 209 Brandverhütung	342
Greifswald 239 Belohnung	342
Finanzen	
MfE 293 Eisenbahnersonderzüge — Behandlung der Einnahmen	342
Sicherheitsinspektion	
MfE 494 Technische Überwachung der Tankanlagen und Lager brennbarer Flüssigkeiten	342
Arbeit	
MfE 495 Verordnung über die Wahrung der Rechte der Werk tätigen und über die Regelung der Entlohnung der Arbeiter und Angestellten vom 20. 5. 52; hier: Anwendung des § 18	343
Verwaltung	
MfE 496 Rechtzeitige Information der Archivare und Verwalter der Plankammern über die ihr Arbeitsgebiet betreffenden Gesetze, Anordnungen und Verfügungen	343
Organisation	
MfE 497 Änderung der Rbd-Grenze	343
Berlin 497 Einrichtung des Bahnhofs Bornholmer Straße als selbständige Dienststelle	343
Dresden 341 Rba-Grenzänderung	343
Erfurt 210 Namensänderung der Dienststelle Cursdorf (Krs. Rudolstadt)	344
Greifswald 240 Inbetriebnahme von Dienststellen	344
Greifswald 241 Dienststellenorganisation	344
Schwerin 141 Dienststellenorganisation	344
Recht	
MfE 498 Grundstückstauschverträge	344
Versteigerung von Fundsachen	344
Wer braucht?	344



Der Verdiente Eisenbahner, Brigadelokführer,

Helmut Kuhl

vom Bahnbetriebswerk Falkenberg (Elster) ist am 6. November 1953 im Alter von 37 Jahren gestorben. Mit ihm verlieren wir einen hervorragenden Mitarbeiter, der besonders durch Anwendung sowjetischer Neuerermethoden immer wieder seine Freundschaft zur Sowjetunion unter Beweis stellte.

1951 wurde er als Brigadier der Lok 52 1206 als Verdienter Eisenbahner ausgezeichnet, weil er mit seiner Jugend-Lokbrigade die beste Qualitätsarbeit erreichte und seit Juni 1950 in der Langstreckenbewegung die Bestleistung in der DDR fuhr. Als Initiator der 500 000er-Bewegung trug er wesentlich dazu bei, die Leistungen bei der Deutschen Reichsbahn zu erhöhen. Seine vorbildliche Arbeit, sein Pflichtbewußtsein und sein rastloser Einsatz für die Weiterentwicklung fortschrittlicher Arbeitsmethoden werden jedem Eisenbahner den Weg zu neuen Erfolgen weisen.

gez. **R. Menzel**
Stv. d. Ministers, Leiter d. Politverwaltung

gez. **R. Chwalek**
Minister für Eisenbahnwesen

Berichtigungen

Betr.: Personelle Veränderungen — veröffentlicht in Verfügungen und Mitteilungen des MfE - 425/33/53

In der genannten Veröffentlichung ist ein Fehler enthalten. Es muß im 1. Absatz heißen:
„Der stellvertretende Leiter der HV **Betrieb** im MfE, Herr Maximilian Winter ...“

Betr.: Zentraler Erfahrungsaustausch Nr. 6/53 (Verfügungen und Mitteilungen des MfE Nr. 39/53, MfE 463);

hier: Terminänderung für zentrales Thema „Wirkungsvolle Gestaltung der vorderen Druckseite des Erfahrungsaustauschblattes“

Durch Verzögerungen im Druckbetrieb konnte das Er-

fahrungsaustauschblatt Nr. 6/53 nicht fristgemäß ausgeliefert werden. Vom BfE beim TZA wurden daher die im Heft genannten Termine entsprechend geändert, wobei die Druckerei versehentlich die Titelseite außer acht ließ.

Es sind deshalb auf der Vorderseite (S. 317) der „Verfügungen und Mitteilungen des MfE“ Nr. 39/53 die Termine der vorletzten und letzten Zeile wie folgt zu ändern:

Letzter Abgabetermin für die Vorschläge beim örtlichen BfE: **10. 12. 53.**

Die Vorschläge müssen beim BfE des TZA spätestens vorliegen: Am **19. 12. 53.**

(TZA BfE II.3 - 70/53 v. 24. 11. 53) gez. i. V. Landskron

MfE 488

Betr.: Wettbewerb „Kampf den Abschaltungen“

Die Ziele und Bedingungen des Massenwettbewerbs „Kampf den Abschaltungen“

sind den Kollegen Energiebeauftragten der Rbd'en und Raw'e bereits auf der Arbeitsbesprechung „Energieverbrauchsnormen“ am 17. 11. 53 in Leipzig bekanntgegeben worden.

Kollegen! Setzt Eure ganze Kraft ein, damit dieser Wettbewerb den Erfolg bringt, den uns der Minister für Schwermaschinenbau, Fritz Selbmann, am 13. 11. 53 im Plenarsaal der Volkskammer vorgezeichnet hat.

Es darf diesmal niemand fehlen, der sich im Ringen um die **Abschaltfreiheit der Stromversorgung der Bevölkerung** tatkräftig einsetzt.

Jeder einzelne Bahnhof, jedes Bw und jede einzelne Dienststelle muß diesen Kampf — ob energiebezugs-kartenpflichtig oder nicht — aufnehmen, damit die Abschaltungen auf ein Minimum beschränkt werden oder möglichst vollkommen fortfallen.

Aber auch zu Hause muß jeder darauf achten, daß in den **Spitzenzeiten**, die in der Tagespresse und im Rundfunk laufend bekanntgegeben werden, nur eine 40-Watt-Lampe und der Rundfunkempfänger eingeschaltet sind.

Für die Bewertung des größten Teils der reichsbahn-eigenen Stromentnahmestellen, welche zur Zeit keine Energiebezugskarten führen, sind die Energiebeauftragten bzw. die mit Energiefragen betrauten Kollegen der RbA zu verpflichten, die Bewertung des Wettbewerbs im Maßstab ihres Amtsbezirks und jeder einzelnen Dienststelle vorzunehmen. Als Vergleich sind die früheren zeitgleichen Stromverbräuche von 1952 unter Berücksichtigung der besonderen betrieblichen Veränderungen der Anlageerweiterungen und -minderungen heranzuziehen.

Die kommenden Bekanntmachungen hinsichtlich der Wettbewerbsaktion in der „Fahrt frei“ sind zu beachten.

Der Energiebeauftragte
Qu 66 v. 21. 11. 53/31345

gez. Weimann
Energiebeauftragter

Betrieb

Betr.: Zugschlußsignale.

MfE 489

Bezug: Vfg GdR B IIa Bavf 114 v. 20. 1. 53 Mitteilungsblatt 5/53 GdR 1280

Die mit der Bezugsverfügung angeordnete Ausrüstung der Gepäckwagen der Reisezüge mit Zugschlußsignalen

hat sich im Gegensatz zu der für Güterzüge getroffenen Regelung nicht bewährt. Es gelten daher hinsichtlich der Ausrüstung der Züge mit Zugschlußsignalen **ab 25. 11. 53** die unter B) der Bezugsverfügung für Güterzüge getroffenen Bestimmungen einheitlich für Reise- und Güterzüge.

Die Bezugsverfügung (Mitteilungsblatt 5/53 GdR 1280) ist wie folgt zu ändern:
 Der Abschnitt A, Reisezüge, ist zu streichen.
 Im Abschnitt B sind die Überschrift „B Güterzüge“ und im Fettdruck hinter Punkt 8 die Worte „für Güterzüge“ zu streichen.
 Ziff. 1 des ehemaligen Abschnitts B erhält folgende Fassung:
 „Die Gepäckwagen sind nicht mit Zugschlußsignalen auszurüsten.“
 Ziff. 2 des ehemaligen Abschnitts B erhält folgende Fassung:
 „Die Zugsicherer aller Züge haben persönlich ...“ usw. wie bisher.
 B-B-1 Bavf (A) 30 v. 11. 11. 53/31 512 gez. Semper

Magdeburg 230

Betr.: Ergänzung des AzFV Magdeburg
 Mit sofortiger Gültigkeit sind folgende Ergänzungen und Änderungen vorzunehmen:
 Auf Seite 15 sind bei Strecke 5 die Angaben „(Holzminden) — Gunsleben —“ und „Reichsb“ sowie die Angaben in den Spalten 1 bis 6 betreffend die Bahnhöfe Gunsleben und Neuwegersleben zu streichen.
 Auf Seite 25 ist nachzutragen:
129. (Holzminden) — Gunsleben — Oschersleben (Bode).

1	2	3	4	5	6
Bf Gunsleben	allen Gmp	allen Gmp	-	-	-
Bf Neuwegersleben	allen Gmp	allen Gmp	-	-	-
Bf Oschersleben (Bode)	-	-	alle Z	Neuwegersleben	Gl 3,4,5

Auf Seite 27 sind bei Strecke 5 die Angaben „(Holzminden) — Gunsleben“ und „Reichsb“ zu streichen.
 Auf Seite 44 desgleichen wie vor, außerdem bei Strecke 10 viermal die Angaben „Reichsb“ streichen.
 Auf Seite 47 sind bei Strecke 5 die Angaben „(Holzminden) — Gunsleben“ und „Reichsb“ und außerdem die Angaben in den Spalten 1 bis 5 betreffend den Bahnhof Gunsleben zu streichen.
 Auf Seite 51 ist nachzutragen:
129. (Holzminden) — Gunsleben — Oschersleben (Bode).

1	2	3	4	5	6
Gunsleben	-	ja	ja	ja	
Oschersleben (Bode)	-	ja	ja	ja	

Auf Seite 53 sind bei Strecke 5 die Angaben „(Holzminden) — Gunsleben“ und „Reichsb“ und außerdem in den Spalten 1 bis 5 die Angaben betreffend die Bahnhöfe Gunsleben und Neuwegersleben zu streichen. Die Vermerke in Spalte 6 bleiben bestehen.
 Auf Seite 56 sind bei Strecke 5 die Angaben „(Holzminden) — Gunsleben“ und „Reichsb“ zu streichen.
 Auf Seite 62 desgleichen wie vor.
 Auf Seite 68 ist nachzutragen:
129. (Holzminden) — Gunsleben — Oschersleben (Bode).

1	2	3	4
Bf Oschersleben (Bode)	1: 290 Bf'ende Ri Gbf	-	
	1: 375 Bf'ende Ri Neuwegersleben	-	

Auf Seite 71 sind bei Strecke 5 die Angaben „(Holzminden) — Gunsleben“ und „Reichsb“, außerdem die Angaben in den Spalten 1 bis 3 betreffend die Bahnhöfe Gunsleben und Neuwegersdorf zu streichen.
 Auf Seite 78 ist nachzutragen:
129. (Holzminden) — Gunsleben — Oschersleben (Bode).

1	2	3	4
Gunsleben	48	-	
Neuwegersleben	24	-	
Oschersleben (Bode)	-*)	-*)	*) wenn kein Halt auf vorstehenden Bfen

Auf Seite 82 ist die Strecke 5 mit allen Angaben zu streichen.
 Auf Seite 87 sind bei Strecke 5 die Angaben „(Holzminden) — Gunsleben“ und „Reichsb“ zu streichen.
 Auf Seite 90 ist bei Strecke 5 in Spalte 2 „Gunsleben“ zu streichen und dafür zu setzen „Oschersleben (Bode)“.
 Auf Seite 93 ist nachzutragen:

1	2	3	4	5
123	Gunsleben	Oschersleben (Bode)	6 einfache Schläge	

B—II—3 Bavf v. 5. 11. 53/11 63) gez. Kühne für B—II

S-Bahn

Berlin 496

Betr.: Neuausfertigung von Sonderausweisen zur Mitfahrt im Dienstabteil der elektrischen Berliner S-Bahnzüge nach Anlage 16 und 17 der DV Bln 590 für das Jahr 1954

Zur Mitfahrt im Dienstabteil der elektrischen Berliner S-Bahnzüge werden für das Jahr 1954 neue Sonderausweise ausgestellt. Die Ausweise für das Jahr 1953 verlieren hiermit am 31. 12. 53 ihre Gültigkeit. Diesbezügliche Anträge, wobei der strengste Maßstab anzulegen ist, sind auf dem Dienstwege rechtzeitig an die Abteilung S-Bahn, Rbd Berlin, einzureichen. Die für das Jahr 1954 ausgestellten Ausweise haben auch für den Rest des Jahres 1953 Gültigkeit. Es werden die Vordrucke nach der DV Bln 590, Anlage 16 auf rotem und Anlage 17 auf weißem Kartontpapier, die mit der Jahreszahl 1954 überdruckt sind, herausgegeben.
 (Abt. S-Bahn 7 v. 10. 11. 53/22 647) gez. Kittlaus

Sicherungs- und Fernmeldedienst

Erfurt 208

Betr.: Änderung des Standortes des Vorsignals Vc auf Bf Ronneburg

Der Standort des Vorsignals Vc des Bfs Ronneburg, Strecke Weimar—Gera—Karl-Marx-Stadt Hbf ist wie folgt geändert worden:

a) Vorsignal Vc in Richtung Gößnitz und Meuselwitz von km 23,200 nach km 23,404.
 (SF-I-4 Ssb Ge v. 11. 11. 53 / 17 04) gez. Gruhl

**Meldet jede Störung
 im Fernsprechnetzt einer Basa
 sofort der Entstörungsstelle!**

Reichsbahnausbesserungswerke**MfE 490**

Betr.: Verbesserungsvorschlag 301/15 — 47/53 — Wegfall des Metallbodens an dem oberen Kasten der rechten Seite der 38er Tender (P 8) — Helmut Schulze, Raw Cottbus

Bei den Tendern der Lok BR 38¹⁰⁻⁴⁰ befinden sich auf der rechten Seite zwei Kästen. Der untere Kasten wird allseitig mit Holz ausgefüllt, während im oberen Kasten nur ein Holzboden auf den Blechboden aufgelegt wird.

Nach dem Verbesserungsvorschlag hat künftig der Blechboden wegzufallen. Dafür ist der Holzboden aus 30-mm-Brettern herzustellen. Es werden dadurch eine Blechtafel 900×800×5 mm und der Arbeitslohn für ihre Anfertigung eingespart. Bei Ausbesserungen an diesen Tendern ist der VV zu beachten.
(Raw B. 1 v. 13. 11. 53 - 31 552)

gez. Löbner

MfE 491

Betr.: Verbesserungsvorschlag 301/04 — 110/52 des Bw Probstzella, Sicherung der Bordscheibe an Kuppelstangen der Lok BR 95

Für die Bordscheibensicherung an den vorderen Kuppelstangen der Lok BR 95 hat sich die nach dem vorgenannten Verbesserungsvorschlag durchgeführte Sicherung bewährt. Die Bordscheibensicherung ist bei allen Lok dieser BR anzubringen. Zeichnung Fld 12.091 Bl 1002 1. Ausgang Januar 1953.
(Raw B. 1 v. 13. 11. 53 - 31 552)

gez. Löbner

Kader

Betr.: Sperrung von Dienstaussweisen MfE 492 Personen, die im widerrechtlichen Besitz von Eisenbahn-Dienstaussweisen angetroffen werden, sind der Volkspolizei zu übergeben.

Dienstaussweis des Ministeriums für Eisenbahnwesen, Ausgabe A

Nr. 60, ausgestellt am 15. 6. 53 auf den Namen Carla Schreiber, geb. 17. 7. 1924, Referentin Personalausweis-Nummer 57 292/49, ausstellende Behörde: VP Wittenberg

Nr. 358, ausgestellt am 15. 6. 53 auf den Namen Ernst Kummer, geb. 15. 1. 1900, Oberreferent Personalausweis-Nummer 9962/49, VP Rev. 283, Berlin (P 3/1779/53 v. 9. 11. 53/31 236) i. V. Jonack

Betr.: Brandverhütung Erfurt 209

Am 13. 10. 53 entstand am Wagen Dre 300 400 im Gebäude III ein Zwischenbodenbrand. Koll. Georg Schwitza entdeckte nach längerer Zeit Rauchentwicklung und öffnete den Zwischenboden, wo Füllmaterial schmelte

und es bei Öffnung des Bodens zur offenen Flamme kam. Koll. Schwitza löschte den Brand und verhinderte somit Vernichtung wertvollen Gutes.

Koll. Schwitza erhielt für seine Aufmerksamkeit eine Geldprämie.

(Raw Gotha-B.V. v. 13. 11. 53)

gez. John, B.V.

Betr.: Belohnung Greifswald 239

Der Lokführer Kurt Gehrman vom Bw Pasewalk bemerkte bei der Beförderung des Dg 7643, daß in der Einfahrweiche des Bf's Klein Bünzow ein Fremdkörper lag.

Er brachte seinen Zug trotz einer Geschwindigkeit von etwa 50 km/h rechtzeitig zum Halten und stellte fest, daß ein Hülsenpuffer in der Weichenzunge eingeklemmt war. Durch seine Aufmerksamkeit und sein entschlossenes Handeln wurde eine Entgleisung und größerer Schaden verhütet. Lokführer Gehrman wurde für seine besondere Aufmerksamkeit und erwiesene Tatkraft mit einer Prämie von 100 DM ausgezeichnet.
(A I-2/3 - B v. 3. 11. 53 - 1208)

gez. Luhn

Finanzen**MfE 493**

Betr.: Eisenbahner Sonderzüge — Behandlung der Einnahmen

Die Einnahmen aus der Durchführung von Eisenbahner-Sonderzügen sind **Verkehrseinnahmen**. Soweit sie nicht in den Rechnungswerken der Dienststellen erfaßt sind,

hat die betreffende Rbd den entsprechenden Betrag über das Einnahmesammelkonto Personenverkehr an das MfE abzuführen. Der zuständigen Verkehrskontrolle I ist davon Mitteilung zu machen.

Die Hv des Reiseverkehrs hat mitgewirkt.

(F III — 165/53 v. 6. 11. 53/33 533)

gez. Hielscher

Sicherheitsinspektion**MfE 494**

Betr.: Technische Überwachung der Tankanlagen und Lager brennbarer Flüssigkeiten

Nach der Verordnung zum Schutze der Arbeitskraft vom 25. 10. 51, Anlage I, gehören die Tankanlagen und Lager brennbarer Flüssigkeiten zu den genehmigungs- und überwachungspflichtigen Anlagen. Die Technische Überwachung dieser Anlagen erfolgt bei der Deutschen Reichsbahn durch die vom Ministerium für Arbeit, Abteilung Technische Überwachung, zugelassenen haupt- und nebenamtlichen Reichsbahn-Tanksachverständigen. Der Überwachungsbereich der anerkannten Tanksachverständigen erstreckt sich auf alle Tankanlagen und Lager brennbarer Flüssigkeiten innerhalb des Ver-

kehrs-, Betriebs- und Werkstättenbereiches der Deutschen Reichsbahn.

Da die Technische Überwachung bei der Deutschen Reichsbahn grundsätzlich in die Sicherheitsinspektion eingegliedert wurde, gehören die hauptamtlichen Tanksachverständigen zur Sicherheitsinspektion der Rbd ihres Wohnsitzes.

Die Überwachungsgebiete der Reichsbahn-Tanksachverständigen wurden wie folgt aufgeteilt:

Rbd Berlin

Sicherheitsinspektion, Tanksachverständiger Oskar Sénéchal, Ruf 25 074, Rbd Berlin und Magdeburg, einschließlich Raw.

Rbd Dresden

Sicherheitsinspektion, Tanksachverständiger z. Z. Ludwig Scholze, Ruf 24 69, Rbd Cottbus, Dresden und Erfurt, einschließlich Raw.

Rbd Halle

Reichsbahnamt Halle, Tanksachverständiger Alfred Lauer, Ruf 972/54 90, Rbd Halle, einschließlich Raw.

Rbd Schwerin

Tanksachverständiger Fritz Nenz, Ruf 978/54 39, Rbd Greifswald und Schwerin, einschließlich Raw.

(Si III b 2024/53 v. 10. 11. 53/33 536)

gez. Temmler

Arbeit**MfE 495**

Betr.: Verordnung über die Wahrung der Rechte der Werkstätten und über die Regelung der Entlohnung der Arbeiter und Angestellten vom 20. 5. 52.

Hier: Anwendung des § 18

Zur Behebung von Zweifeln wird auf folgendes hingewiesen:

§ 18 obengenannter Verordnung regelt nur die Fälle, in denen einem Angestellten vorübergehend eine höher bewertete Tätigkeit übertragen wird. Er ist daher bei vorübergehenden Maßnahmen, wie Vertretungen, Abordnungen usw., anzuwenden. Steht dagegen von vornherein fest, daß es sich um eine ständige Maßnahme, wie z. B. eine endgültige Versetzung, handelt, ist der

Angestellte vom Zeitpunkt der Übernahme der höher bewerteten Tätigkeit ab entsprechend den Tätigkeitsmerkmalen und der dafür erforderlichen Qualifikation in die höhere Gehaltsgruppe einzugruppieren und sofort danach zu entlohnen.

Wird ein Angestellter zunächst nur vorübergehend auf dem höher bewerteten Posten eingesetzt, um festzustellen, ob er sich auf diesem Posten einarbeitet und bewährt, ist nach § 18 so lange zu verfahren, bis dem Angestellten mitgeteilt wird, daß er endgültig auf dem neuen Arbeitsplatz verbleibt und deshalb in die höhere Gehaltsgruppe von einem bestimmten Zeitpunkt ab eingruppiert wird.

(AIIc/221/3049/53 v. 11. 11. 53/31 578)

gez. Schaefer

Verwaltung**MfE 496**

Betr.: Rechtzeitige Information der Archivare und Verwalter der Plankammern über die ihr Arbeitsgebiet betreffenden Gesetze, Anordnungen und Verfügungen

Bei Überprüfungen der Archive und Plankammern der DR wurde wiederholt festgestellt, daß die verantwortlichen Bearbeiter entweder gar nicht oder sehr verspätet in den Besitz der Verfügungen und Mitteilungen des MfE gelangen. Sie werden teilweise überhaupt nicht oder auch nur sehr verspätet von den im Gesetz- oder Zentralblatt der Deutschen Demokratischen Republik erscheinenden wichtigen Gesetze und Anordnungen unterrichtet, so daß die Betroffenen nicht in der Lage sind, auf die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen hinzuwirken.

Den verantwortlichen Beschäftigten in den Plankammern, Planeien usw. fehlen vor allen Dingen das Zentralblatt Nr. 1/53 und das Zentralblatt Nr. 13/53 der

Deutschen Demokratischen Republik, worin Grundsätzliches über die Behandlung und Aufbewahrung von Zeichnungen, Plänen usw. gesagt ist. Als Ergänzung dazu muß der verantwortliche Bearbeiter unbedingt im Besitz der Verfügungen und Mitteilungen des MfE Nr. 17/53 sein. Die Leiter aller nachgeordneten Dienststellen des MfE sowie die Leiter der dem MfE direkt unterstellten Stellen sind dafür verantwortlich, daß

die Archivare bzw. die die Pläne verwaltenden Bearbeiter jeweils rechtzeitig in den Besitz der Mitteilungen des MfE kommen und

von wichtigen Gesetzen, Anordnungen, Beschlüssen usw., die unmittelbar das Arbeitsgebiet des Archivs bzw. der Plankammern betreffen, rechtzeitig unterrichtet werden,

da anderenfalls nicht die Gewähr gegeben ist, daß die gesetzlichen Bestimmungen auf diesen Arbeitsgebieten termingemäß und korrekt erfüllt werden können.

(V—I—3/1815/53 v. 10. 11. 53/31 934)

gez. König

Organisation

Betr.: Änderung der Rbd-Grenze

MfE 497

Antragsgemäß wird die Grenze zwischen den Rbd Halle und Magdeburg mit Wirkung vom 1. 10. 53

a) auf der Strecke Halle—Köthen nach km 59,2 (Weißandt—Gölzau) und

b) auf der Strecke Wallwitz—Könnern nach km 24,0 verlegt.

Die in diesem Bereich liegenden Streckenabschnitte Wallwitz—Wettin und Nauendorf—Gerlebogk gehen vom gleichen Zeitpunkt ab auf die Rbd Halle über.

(Org. 472/53 v. 11. 11. 53/31 634)

gez. Diedrich

Berlin 497

Betr.: Einrichtung des Bahnhofs Bornholmer Straße als selbständige Dienststelle

Mit Wirkung vom 1. 12. 53 wird der Bf Bornholmer Straße — bisher dem Bf Berlin-Gesundbrunnen unterstellt — als selbständige Dienststelle eingerichtet. Dem

Bf Bornholmer Straße werden vom gleichen Zeitpunkt an der Hp Wollankstraße — bisher dem Bf Schönholz unterstellt — sowie die Stellwerke Ngn, Vns und Vnp zugeteilt. Die Rangklasse für den Bf Bornholmer Straße wird von der Verwaltung des Betriebes der Rbd noch bekanntgegeben.

(Pr [Org — 2] Ogs v. 4. 11. 53/25 024)

gez. Freitag

Betr.: Rba-Grenzänderung**Dresden 341**

Am 1. 12. 53 wird die Grenze zwischen dem Rba Bautzen und dem Rba Dresden auf der Strecke Görlitz—Dresden von km 78,600 nach km 78,330 verlegt.

Die neue Grenze gilt gleichzeitig als Grenze zwischen der Bm Bischofswerda und der Bm Radeberg sowie für die Sfm Löbau (Sachs) und die Sfm Dresden-Neustadt. Die Blockstelle Fischbach geht damit in den Rba-Bezirk Dresden über. Sie wird dem Bf Arnsdorf (Sachs) unterstellt.

(Org-2 Ogä v. 29. 10. 53 / 352)

gez. Reinemer

Erfurt 210**Betr.: Namensänderung der Dienststelle Cursdorf (Krs. Rudolstadt)**

Die Haltestelle Cursdorf (Krs. Rudolstadt) wird mit Wirkung vom 1. 12. 53 in „Cursdorf“ umbenannt.

(Org-2 Ogo v. 12. 11. 53) gez. Lewin

Greifswald 240**Betr.: Inbetriebnahme von Dienststellen**

Mit Wirkung vom 1. 12. 53 wurden der Hp Prora und der Bf Binz für den Güterverkehr freigegeben. Der jetzige Bf Binz (früher Kleinbahn) führt von diesem Zeitpunkt an den Zusatz „Ost“.

(Pr [Org-1] Ogs v. 6. 11. 53 / 434) gez. Mittwald

Greifswald 241**Betr.: Dienststellenorganisation**

Mit Wirkung vom 1. 11. 53 wird der Bf Stralsund Ost als selbständige Dienststelle eingerichtet.

(Pr [Org-1] Ogs v. 6. 11. 53 / 434) gez. Mittwald

Betr.: Dienststellenorganisation Schwerin 141

Mit Wirkung vom 1. 10. 53 an wurden die folgenden im Reichsbahnbezirk Güstrow liegenden Agenturen in besetzte Haltestellen umgewandelt:

1. Strecke **Teterow—Gnoien**
Teterow-See, Thürkow, Groß Wüstenfelde, Poggelow und Klein-Lunow
2. Strecke **Malchin—Dargun**
Gorschendorf, Lelkendorf und Schorrentin
3. Strecke **Malchin—Waren (Müritz)**
Basedow, Levenstorf und Schönau-Falkenhagen
4. Strecke **Waren (Müritz)—Möllenhagen**
Schwastorf-Dratow, Klein Plasten und Kraase
5. Strecke **Ganzlin—Röbel**
Stuer, Altenhof, Knüppeldamm und Dambeck
6. Strecke **Karow—Meyenburg**
Wendisch-Priborn.

(Pr [Org-2] Ogs] v. 13. 11. 53 / 13 31) gez. Schramm

Recht**Betr.: Grundstückstauschverträge MfE 498**

Das Ministerium der Finanzen übermittelte uns folgende Verfügung vom 11. 10. 53:

„In letzter Zeit werden uns von den Kreisen und Städten in Unkenntnis der bestehenden Bestimmungen in erhöhtem Maße Anträge auf Genehmigung von Grundstückstauschverträgen direkt vorgelegt.

Zur Vermeidung von unnötigem Schriftverkehr weisen wir daher auf die Anordnung über die Meldung beabsichtigter Rechtsänderungen für volkseigene Vermögenswerte vom 16. 4. 51 (GBl. S. 331) hin, wonach der beabsichtigte Tausch von volkseigenen Grundstücken gegen Privatgrundstücke der Bestätigung durch das Ministerium des Innern der Deutschen Demokratischen Republik bedarf. Dieses Recht wurde nach Mitteilung des Staatssekretariats für Innere Angelegenheiten auf den Rat des Bezirkes — Abteilung Staatliches Eigentum — delegiert. Der Antrag ist vom Rechtsträger über die zuständige Fachabteilung einzureichen. Diese Regelung gilt sowohl für das Volkseigentum als auch für

das sogenannte öffentliche Vermögen (ehemaliges Reichs-, Preußen- und Wehrmachtsvermögen einschließlich des Vermögens der ehemaligen Länder) als auch für den im Grundbuch noch als Eigentum von Kreisen und Gemeinden eingetragenen volkseigenen Grundbesitz.

Für das Verfahren sind die vom Ministerium des Innern der Deutschen Demokratischen Republik herausgegebenen Richtlinien zur obigen Anordnung vom 15. 9. 51 (veröffentlicht im MinBl. 1951, Nr. 28, S. 107) zu beachten.

gez. Lass

Hauptabteilungsleiter.“

Aus der Regelung ergibt sich, daß das von der Deutschen Reichsbahn erworbene Grundstück im Grundbuch als Volkseigentum, das von der Deutschen Reichsbahn abgegebene Grundstück als Eigentum des privaten Tauschpartners eingetragen wird.

Die Verfügung ist zur Veröffentlichung in den Fachnachrichten (Deutsche Finanzwirtschaft) vorgesehen.

(Re — 3 — 2044/53 v. 7. 11. 53/31 431) gez. Zimbehl

Betr.: Versteigerung von Fundsachen

Die nächste Versteigerung von Fundsachen findet vom 1. 12. 53 bis 4. 12. 53, ab 15 Uhr, in den Räumen des Fundbüros, Bahnhof Alexanderplatz, statt.

Rbd Berlin / 22 186

30 000 Stück 2—48 15/115 mm,
15 000 Stück 1—38, 16,5/130 mm,
340 cbm Überwegsbohlen.Schwellenwerk „Max Reimann“,
Zernsdorf/Königs Wusterhausen.**Betr.: Verfügbarer Gleichrichter mit Röhre**

Bei der Lochkartenstelle der Rbd Berlin befindet sich ein Gleichrichter mit Röhre Nr. 169 922, der abgegeben werden kann.

Es handelt sich um Modell AEG, Superior. Type Sue 6/40 — Wechselstrom, 220 V, 5,7 A.

Gleichstrom 1/40, Zellen 6 A.

(GDR 12—1 v. 13. 1. 51/31 512)

(Rbd Berlin — Lst 32/31 965)

Wer braucht?

- 30 000 Stück Pflöcke (Schwellendübel) — 15×100 mm,
- 80 000 Stück AI 25/18×120 mm,
- 170 000 Stück A 2 23,5/16,5×120 mm,
- 170 000 Stück Dübel 2—48 16,5/115 mm,
- 50 000 Stück Dübel 1—38 16,5/115 mm,
- 15 000 Stück K 38 16/130 mm,

SECRET

50X1-HUM

Verfügungen und Mitteilungen

des

Ministeriums für Eisenbahnwesen

1953

Berlin, den 3. Dezember

Nr. 43

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Betrieb	
MfE 499 Einführung des vereinigten Fahrtberichts und Zugdienstzettels (Fahrt- und Leistungsbericht) MfE 426	352
MfE 500 Halten von Zügen auf der freien Strecke (FV § 50 [4])	352
MfE 501 Achsenzahl der Züge	352
MfE 502 Zusammenstöße auf beschränkten Wegübergängen im Monat Oktober 1953	352
MfE 503 Wintervorbereitungen an Wegübergängen	353
Reiseverkehr	
MfE 504 Personenverkehr	353
Magdebg. 231 Ausgabe von Fahrausweisen nach Bahnhöfen in der Sperr- und Schutzzone	353
Maschinendienst	
Halle 259 Planung, Beschaffung und Verteilung der Glühlampen und Leuchtstoffröhren	354
Sicherungs- und Fernmeldewesen	
Erfurt 211 Inbetriebnahme des Ausfahrsignals N auf Bf Probstzella	354
Reichsbahn-Ausbesserungswerke	
MfE 505 Kuppeln von zwei Tendern zur Überführung nach einem Raw — Verbesserungsvorschlag Nr. 34/043-226/53	354
Unterhaltung der Hochbauten	
MfE 506 Beseitigung von Trümmern auf Reichsbahngelände im Jahr 1954	355
Investitionen	
MfE 507 Nachweisleistungen, die nach dem vertraglich festgelegten Fertigstellungstermin anfallen	356
Kader	
MfE 508 Lehrgangsplanung 1954	356
Berlin 498 Belobigung	356
Halle 260 Belohnung	356
Halle 261 Ungültigkeit eines Dienstausses	356
Planung	
MfE 509 Projektierung der Generalreparaturen	356
Statistik	
MfE 510 Anhang III zur VBL (Kilometeranzeiger) der Rbd Dresden	357
MfE 511 Nummernverzeichnis der Geschäftsstellen der Rbd Dresden	357
Sicherheitsinspektion	
Halle 262 Unfall des P 2552 und Lgo 10 081 infolge Flankenfahrt	357

SECRET

Materialversorgung

MfE 512	Direktive über die Verbesserung der Ermittlung von Materialverbrauchsnormen (GBl. 94 und 101 v. 28. 8. 53)	358
MfE 513	Segeltuch aus Überplanbeständen	360

Organisation

MfE 514	Änderung der Rbd-Grenzen	361
Berlin 499	Verlegung der Grenze zwischen den Bahnmeistereien Küstrin-Kietz und Frankfurt (Oder) 2 auf der Strecke Küstrin-Kietz—Frankfurt (Oder)	361

Recht

MfE 515	Verjährung von Forderungen	361
---------	----------------------------------	-----

Technisches Zentralamt

MfE 516	Kollektiv Lindemann	361
	Hinweise	361

Betrieb**MfE 499****Betr.: Achsenzähl der Züge****MfE 501**

Betr.: Einführung des vereinigten Fahrtberichts und Zugdienstzettels (Fahrt- und Leistungsbericht) MfE 426 —

Bezug: Unsere Verfügung B-B-2 Bavf vom 1. 6. 53

hier: Aufbewahrung der bisherigen Fahrtberichte und Zugdienstzettel

Nach den Berichten der Rbd'en hat sich die mit obiger Verfügung versuchsweise eingeführte Erweiterung der Bestimmungen von FV § 90 (8) bewährt.

In Ergänzung zu vorgenannter Anordnung MfE 426 wird angeordnet, daß die noch vorhandenen Bestände an Fahrtberichten und Zugdienstzetteln nicht zur Makulatur zu nehmen, sondern diese Vordrucke noch so lange aufzubewahren sind, bis deren Ungültigkeit bekanntgegeben wird.

Die Fahrdienstvorschriften sind daher im § 90 (8) hinter dem ersten Absatz wie folgt handschriftlich zu ergänzen:

(B-A-5 Bau v. 13. 11. 53/31 511)

gez. Semper

„Im Rahmen der örtlich zulässigen Achsenzähl sind bei der Beförderung von RBym- und sechsachsigen SSym-Wagen für die Berechnung der Achsenstärke der Güterzüge nur vier Achsen dieser Wagen in Ansatz zu bringen.“

Die Verfügung MfE 115/7/53 wird hierdurch aufgehoben.

(B-B-2 Bavf [6 A] 30 v. 17. 11. 53/31 264) gez. Semper

MfE 500

Betr.: Halten von Zügen auf der freien Strecke (FV § 50 [4])

MfE 502

Betr.: Zusammenstöße auf beschränkten Wegübergängen im Monat Oktober 1953

Wiederholte Anträge, Reisezüge auf der freien Strecke zum Aus- und Einsteigen von Bahnunterhaltungsarbeitern halten zu lassen, geben Veranlassung, auf die diesbezüglichen Bestimmungen der FV hinzuweisen. § 50 (4) schreibt vor, daß ein Zug auf freier Strecke nur aus zwingenden Gründen, insbesondere solchen der Sicherheit (§ 60 [1]), zum Halten gebracht werden darf.

Unachtsamkeit und Nachlässigkeit im Dienst führten im Monat Oktober 1953 zu den nachstehend geschilderten drei folgenschweren Bahnbetriebsunfällen auf beschränkten Wegübergängen.

Zur Vermeidung von Arbeitszeitverlusten durch lange Anmarschwege werden die Rbä ermächtigt, zu dem vorerwähnten Zweck Ausnahmen unter folgenden Voraussetzungen zuzulassen:

1. Die Entfernung von der Baustelle bis zum nächsten planmäßigen Haltepunkt des Zuges muß über 3 km betragen,
2. der Bautruppp muß mindestens aus zehn Mann bestehen,
3. die Arbeiter sind geschlossen in einem Wagen unterzubringen,
4. die Durchlaßfähigkeit der Strecke ist zu berücksichtigen. Durch den außerplanmäßigen Aufenthalt des Zuges dürfen keine Verspätungen entstehen, die andere Züge in ihrem Lauf stören,
5. die Beteiligten müssen vor Antritt der Fahrt belehrt und auf die besonderen Gefahren beim Aussteigen auf freier Strecke (Fehlen des Bahnsteigs, Starkstromanlagen usw.) und insbesondere auf die Beachtung der Bestimmungen der UVV Teil III, § 2, Abschnitt 10, Ziffer (3) hingewiesen werden.

1. Am 20. 10. 53, um 10.38 Uhr, also am Tage, wurde auf dem beschränkten Wegübergang in km 29,1 in der Nähe des Haltepunktes Erdebörn, Strecke Halle—Sangerhausen, ein Traktor mit drei Anhängern vom P 1479 erfaßt. Ein Anhänger wurde völlig zertrümmert, der zweite sowie die Lok und zwei Wagen vom P 1479 wurden beschädigt. Es entstand ein Materialschaden von insgesamt 5150 DM.

Was war die Ursache?

Der Schranken Antrieb war außer Betrieb, weil ein neues Drahtseil eingezogen werden mußte. Der Überweg mußte also örtlich vom Schrankenwärter gesichert werden. Beim Herannahen des P 1479 stand jedoch der Schrankenwärter Franz Portsch nicht, wie vorgeschrieben, in der Mitte der Straße mit Signalhorn und -flagge und beobachtete den Straßenverkehr, sondern er stand abseits, ohne auf den sich dem Wegübergang nähernden Trecker achtzugeben. Sperrzeuge waren nicht aufgestellt, so kam es, daß das Fahrzeug den Bahnkörper befuhr, ohne gewarnt worden zu sein.

2. Am 23. 10. 53, um 17.24 Uhr, stieß auf dem beschränkten Wegübergang Posten 34 zwischen Eisenach und Wutha der P 846 mit einem LKW zusammen, der den Wegübergang befuhr, weil die Schranke nicht geschlossen war. Es ist nachgewiesen, daß der Zug von der vorgelegenen Zugmeldestelle ordnungsmäßig abgeläutet worden war. Der Schrankenwärter Nickel hat durch sein pflichtwidriges Verhalten und

In schwierigen Fällen entscheidet die Direktion.

Anträge dieser Art, die diesen Bedingungen nicht entsprechen, sind abzulehnen.

Die Hv R und Hv Str haben mitgewirkt.

(B - B 1 Bavf [3 A] 46 v. 20. 11. 53/31 512) gez. Semper

durch seine Unachtsamkeit den Tod eines Menschen verschuldet.

3. Am 28. 10. 53, um 7.00 Uhr, wurden bei dem Zusammenstoß des E 214 mit einem Traktor mit Anhänger auf dem beschränkten Wegübergang am Bf Markranstädt (Strecke Leipzig—Großkorbetha) zwei Frauen getötet und eine schwer verletzt.

Auch in diesem Falle war die Schranke, die vom Stellwerkswärter Hahn des Stellwerks Mv zu bedienen war, nicht rechtzeitig geschlossen worden.

Der Unfall ereignete sich kurz nach der Ablösung. Hahn hat, abgelenkt durch ein Gespräch mit dem Kollegen der Vorschicht, das Herannahen des E 214 völlig vergessen.

Schrankenwärter!

Diese drei Unfälle, die drei Todesopfer gefordert haben und bei denen darüber hinaus ein erheblicher volkswirtschaftlicher Schaden entstanden ist, sollen allen ein warnendes Beispiel sein. Jeder Schrankenwärter muß sich der hohen Verantwortung bewußt sein, die er für die betriebssichere Durchführung des Eisenbahnbetriebes trägt. Leichtfertiges Handeln, Nachlässigkeit und Unachtsamkeit seinerseits haben schwere unabwendbare Folgen. Er gefährdet damit Leben und Gesundheit der Reisenden und Straßenbenutzer. Wir machen nochmals auf die Wichtigkeit der Bestimmungen der Bahnbewachungsvorschrift bezüglich der Bewachung der Wegübergänge und der Bedienung der Schranken aufmerksam.

Die Dienstvorsteher der Bahnhöfe behandeln diese Verfügung im nächsten Dienstunterricht und überzeugen sich bei jedem Schrankenwärter von der Kenntnis der Bahnbewachungsvorschrift.

Die Schrankenposten gehören zu den Außenstellen des Bahnhofs. Die Dvst werden verpflichtet, streng darauf zu halten, die Schrankenposten mindestens alle 14 Tage einmal zu kontrollieren. Hierbei sind die Schrankenwärter stets in ihren Dienstobliegenheiten zu unterweisen. Jede Kontrolle ist im Dienstbuch zu vermerken.

Ämter und Rbd'en haben die Durchführung der Kontrolle durch die Dvst bei jeder Gelegenheit zu überwachen.

(B-B-3 Buuk 15/53 v. 9. 11. 53 / 31 478) gez. I. A. Hahn

MfE 503

Betr.: Wintervorbereitungen an Wegübergängen

Frost, Schnee und Eis können den reibungslosen Betriebsablauf empfindlich stören, wenn nicht genügend und rechtzeitig vorsorgliche Maßnahmen getroffen werden.

Damit unsere Regierung durch ständige Verbesserung der Lebenshaltung der Bevölkerung den neuen Kurs verwirklichen kann, muß die Deutsche Reichsbahn die von der Wirtschaft geforderten Transportaufgaben erfüllen. Voraussetzung hierfür ist, daß unsere Leistungen nicht durch Vernachlässigung in irgendeiner Hinsicht beeinflußt werden.

Empfindliche Stellen unserer Betriebsanlagen sind die Wegübergänge.

Damit nicht durch vereiste Spurrillen und Hochfrieren des Bohlenbelags und der Schwellen Entgleisungen und sonstige Unfälle infolge mangelhafter Wartung und Pflege der Schranken und Warnkreuze auftreten, wird unter Hinweis auf die „Winterarbeitsordnung zur Verhütung von Betriebsstörungen durch Frost und Schnee“ angeordnet:

a) auf beschränkten Wegübergängen

1. die Schrankengruben ständig zu reinigen,
2. Sand zum Streuen an den Schrankenposten bereitzuhalten (das Streuen der Wegübergänge ist Aufgabe der Reichsbahn, und zwar von Warnkreuz zu Warnkreuz),
3. bei Schneefall die Spurrillen sauberzuhalten,
4. die Wegübergänge stets schneefrei zu halten und dafür zu sorgen, daß das Schmelzwasser abfließen kann,
5. Warnkreuze und Schrankenbäume von Schnee, Eis und Rauhreif frei zu machen,
6. für einwandfreie Beleuchtung der Wegübergänge zu sorgen;

b) auf unbeschränkten Wegübergängen

1. ebenfalls die Spurrillen sauberzuhalten,
2. die Wegübergänge von Schnee zu befreien, zu streuen und für Abfluß des Schmelzwassers zu sorgen,
3. Läutetafeln, Warnlichtsignale, Warnkreuze und Baken stets von Schnee, Eis und Rauhreif frei zu machen.

Die Arbeiten zu a) 1 bis 5 sind Aufgabe der Schrankenwärter. Die Arbeiten zu b) sind von der Bahnmeisterei auszuführen. Dvst, Betriebskontrolleure und Sicherheitsinspektionen kontrollieren die ordnungsmäßige Durchführung dieser Maßnahmen.

Sicherheitsinspektion des MfE und Hauptverwaltung Strecken haben mitgewirkt.

(B-B-3 Buuk 18/53 v. 14. 11. 53 / 31 478)

gez. I. A. Lehmann

Reiseverkehr

MfE 504

Die übrigen Tarife werden allen Fahrkartenausgaben ohne Anforderung zugesandt.

Der Eingang ist zu überwachen.

(R III a Vpa 1893 v. 23. 11. 53)

gez. I. V. Pfau

Betr.: Personenverkehr

Wie bereits im TVA bekanntgegeben, sind:

- a) die Entfernungstafeln für den Expresgutverkehr, gültig ab 1. 10. 53,
- b) der Nachdruck des DPT II, gültig vom 1. 11. 53,
- c) der Neudruck der Erfurter Preistafel, gültig ab 1. 11. 53,
- d) und die Entfernungstafel für den Interzonen-Personen- und -Gepäckverkehr, gültig vom 1. 11. 53,

neu herausgegeben worden. Die Entfernungstafel für den Interzonenverkehr wird nur den von den Reichsbahndirektionen bestimmten Dienststellen übersandt.

Magdeburg 231

Betr.: Ausgabe von Fahrausweisen nach Bahnhöfen in der Sperr- und Schutzzone;

hier: Berichtigung Nr. 1 zum Verzeichnis der Bahnhöfe in der Sperr- und Schutzzone

Bezug: Verfügungen und Mitteilungen des Ministeriums für Eisenbahnwesen vom 3. 9. 53 — Nr. 19 Verfügung Magdeburg 217

Im Verzeichnis der Bahnhöfe in der Sperr- und Schutzzone ist unter a)

zu ändern:

Buchhorst	in Wassendorf-Buchhorst
Dülseberg	in Schadeberg Dülseberger Straße
Rustenbeck	in Bonese Süd
Schadewohl	in Schadeberg

Winkelstedt (Kr. Saizwedel)	in Bonese Ost
Winkelstedt-Kleistau	in Dähre West
Bahnhof/Ort	in Bahnhof

zu streichen:

Rätzlingen.

(R-II-2 Vusp v. 7. 11. 53/435)

gez. Matuszak

Maschinen dienst

Halle 259

Betr.: Planung, Beschaffung und Verteilung der Glühlampen und Leuchtstoffröhren

Bezug: Vfg. 46 Mktr 7 Mlb vom 27. 2. 51/5491

Im Zusammenhang mit der Umstellung der Planung, Beschaffung und Verteilung der Allgebrauchsglühlampen und Leuchtstoffröhren wird folgendes angeordnet: Mit der Verteilung der Allgebrauchsglühlampen und Leuchtstoffröhren im Rbd-Bezirk Halle werden die zuständigen Stm ab 1. 1. 54 beauftragt (Vfg. Fz II Mlb/835 vom 5. 9. 53).

Die von den Rbä bisher geführten Vordrucke und monatlichen Glühlampenmeldungen sind von den Rbä den zuständigen Stm mit dem Stand vom 15. 12. 53 bis 25. 12. 53 zuzuleiten. (Siehe Vfg. 46 Mktr 7 Mlb vom 25. 2. 51 und 12. 1. 52). Die Stm überprüfen an Hand der Anlagekartekarten und Stromtarif-Aufnahmeformulare die eingetragenen Brennstellen und die vorgeschriebenen Bestückungen der Leuchten. (Siehe Vfg. GdR 634 im Mitteilungsblatt Nr. 4/52 Seite 51.)

Alle Dienststellen melden in der bisherigen Weise an Stelle den Rbä den zuständigen Stm. Die Stm prüfen die Anmeldung der mengen- und sortenmäßigen Anforderung der Dienststellen und ermitteln an Hand der Kartekarten der einzelnen Dienststellen den gesamten

Bedarf ihres Bezirkes. Der ermittelte Bedarf für das Geschäftsjahr 1954 ist unter Berücksichtigung der Lagerbestände aufgeschlüsselt auf die einzelnen Monate und Stärke der Glühlampen der Rbd Dcz Mv III mit Durchschrift an Dez M V bis 15. 12. 53 zu melden. Die Beschaffung der Glühlampen und Leuchtstoffröhren wird von Dez Mv III zentral durchgeführt. Die Lieferung erfolgt monatlich auf Abruf an das DHL, von welchem die Stm ihren angeforderten Bedarf abrufen.

Den Dienststellen sind nur die Glühlampen auszuliefern, soweit sie für die Auswechslung zuständig sind. (Siehe Vfg. GdR 896 im Mitteilungsblatt Nr. 21 vom 14. 8. 52, Seite 293.) Die Abholung bzw. Zuleitung der Glühlampen an die Dienststellen ist in der sparsamsten Weise durchzuführen. In allen übrigen Dienststellen werden die Leuchten entsprechend der Vfg. GdR 896 von der zuständigen Stm bestückt. Alle Dienststellen, auch diejenigen, die nicht dem Rba unterstellt sind, haben ihren gesamten Bedarf an Glühlampen und Leuchtstoffröhrenanforderungen, auch Erstbestückungen, Investitionen und Generalreparaturen der zuständigen Stm zuzuleiten, in deren Unterhaltungsbezirk die Dienststelle liegt.

Abteilung Planung und Materialversorgung haben mitgewirkt. Alle gegenteiligen Verfügungen werden hiermit aufgehoben.

(M — V v. 12. 11. 53/345)

gez. Arndt

Sicherungs- und Fernmeldewesen

Erfurt 211

Betr.: Inbetriebnahme des Ausfahrsignals N auf Bf Probstzella

Am 16. 11. 53 wurde auf Bf Probstzella, Strecke Abzw Saaleck—Saalfeld (S)—Ludwigstadt, das neue Ausfahr-

signal N für die Ausfahrten aus Gleis 1 nach Richtung Ludwigstadt in Betrieb genommen.

Standort des Ausfahrsignals N km 165,278.

gez. Gruhl

Reichsbahn-Ausbesserungswerke

MfE 505

Betr.: Kuppeln von zwei Tendern zur Überführung nach einem Raw — Verbesserungsvorschlag Nr. 34/043—226/53

Beseitigung einer Betriebsgefahr beim Kuppeln zweier Tender

Urh. Ernst Ackermann, Rba Gera

In Ergänzung unserer Verfügung GdR 1077, Mitteilungsblatt Nr. 34/52, ordnen wir hiermit an:

Auf Grund der immer wieder aufgetretenen Störungen im Zugverkehr, welche im vorliegenden Fall z. B. auf eine unzulässige Kuppelung an zwei Tendern zurückzuführen ist, wurde zur Beseitigung dieser Betriebsgefahr folgender Verbesserungsvorschlag mit Erfolg erprobt:

1. An einem Tender bleiben die Stoßpuffer und die Stoßfeder eingebaut.

2. Am anderen Tender werden zwei alte Stoßpufferstangen mit aufgeschweißten Stoßpufferplatten (entsprechend der Ausrüstung an der Lokseite) in diese Stoßpufferbohrungen eingeführt.

3. Beide Tender sind dann bis etwa 25 bis 30 mm Anzug in der Hauptkuppelöse fest zu kuppeln und evtl. noch mit den Notkuppelleisen zu verbinden (wie bei der Kuppelung zwischen Lok und Tender). Diese provisorisch hergestellte Stoßkuppelstange kann wiederholt Verwendung finden.

Da sich hierdurch eine bedeutende Erhöhung der Betriebssicherheit ergeben hat, sind die Überführungen von Tendern künftig nur noch in dieser Weise durchzuführen.

(Raw B — 1 Fulv 91/53 v. 20. 11. 53/31 552)

gez. i. V. Ungethüm

Unterhaltung der Hochbauten

MfE 506

Betr.: Beseitigung von Trümmern auf Reichsbahngelände im Jahr 1954

Auf Verfg. 66 Ja 471 vom 10. 11. 51 wurden von den Rbd'en bei der Staatlichen Plankommission Nachweisungen über die sich auf Reichsbahngelände befindlichen Trümmerstätten vorgelegt, um Mittel für deren Beseitigung zu beantragen. Ein Teil dieser Trümmerstätten auf Rb-Gelände wurde bereits durch die Länder und Kreise aus staatlichen Mitteln im Jahre 1952 beseitigt. Im Jahre 1953 ist die Reichsbahn Planträger für die Enttrümmerung auf Reichsbahngelände geworden. Für die Enttrümmerung wurden der Reichsbahn Haushaltsmittel von der Staatlichen Plankommission zur Verfügung gestellt. Es wurden außerdem durch freiwilligen Einsatz der Eisenbahner Enttrümmerungsaktionen zur Gewinnung von Baustoffen durchgeführt. Auch für das Jahr 1954 werden Haushaltsmittel für die weitere Enttrümmerung auf Rb-Gelände zugeteilt.

Bei der Durchführung der Enttrümmerung sind grundsätzlich folgende Verordnungen und Rundschreiben zu beachten:

GBI. 71/1952, S. 447 ff, § 3, Ziffer 4, „Anordnung zum Plan der Enttrümmerungsarbeiten“ vom 23. 5. 52 und „Erste Durchführungsanweisung...“ dazu.

GBI. 79/1952, S. 483 ff, „Gesetz über den Staatshaushaltsplan 1952 vom 19. 6. 52“.

„Rundschreiben der Deutschen Investitionsbank“

I - 5/1/1952 v. 14. 1. 52, betr. Sonderkontenführung,

II - 19/52 (1/5) v. 11. 3. 52, betr. Sonderkontenführung,

II/1—45/52 (II/1) v. 23. 8. 52, betr. Einsparungen durch Solidaritätsleistungen.

Rundschr. II Inv. Nr. 13/53 (II/1) v. 2. 7. 52

Zentralbl. Nr. 4, S. 36 v. 14. 2. 53

„Anweisungen zur Baukostensenkung“ v. 2. 2. 53

Zur Bewilligung der Mittel ist von den Rbd'en und Raw'en eine Objektliste der im Jahre 1954 zu beseitigenden Trümmerstätten gem. Formblatt 0206 bis zum 15. 12. 53 in dreifacher Ausfertigung vorzulegen. Der Aufstellung sind die bereits vorgelegten Nachweisungen unter Berücksichtigung der bereits entfernten bzw. bis Ende d. J. 53 beseitigten Trümmerstätten zugrunde zu legen. Außerdem sind alle diejenigen Trümmerstätten zu erfassen, die zur Räumung des Geländes, zur Gewinnung von Baustoffen und zur Verbesserung des Aussehens der Bahnanlagen beseitigt werden müssen. Die Objektliste ist genehmigt unter GKB-Nr. 006.548.

Gebäude oder Gebäudeteile, die stark zerstört sind oder im Zusammenhang mit anderen zerstörten Gebäudekomplexen oder betrieblichen Einrichtungen standen und durch deren Zerstörung an ihrem Standort keinen Zweck mehr erfüllen, sind zur Enttrümmerung vorzusehen, wenn dies aus betrieblicher Notwendigkeit oder vom bautechnischen Standpunkt nach Beurteilung durch Sachverständige an Ort und Stelle festgestellt wurde.

Lagernde Trümmerschuttmassen sind zu erfassen, desgl. ist die Beseitigung von Brückentrümmern, zerstörten Brückenwiderlagern, Pfeilern aus Flußläufen vorzusehen, unter Beteiligung der Brückendezernenten. Es muß erreicht werden, das Reichsbahngelände und die reichsbahneigenen Grundstücke innerhalb der Städte und Gemeinden von Trümmern frei zu machen.

In die Spalte 13 des Formblattes 0206 ist der Anteil des Transportes in der für das Objekt erforderlichen Summe einzusetzen.

Die quartalsweise Unterteilung ist auf Grund der Erfahrungen des Jahres 1953 vorzunehmen. Die Objektliste ist von der Rbd zu genehmigen. Dem MfE sind die Enttrümmerungsberichte vorzulegen. Von den Enttrümmerungsträgern (Rbä) sind Enttrümmerungspläne unter Zugrundelegung der genehmigten Objektliste aufzustellen und den Rbd'en in dreifacher Ausfertigung

einzureichen. Raw'e haben Enttrümmerungspläne aufzustellen und selbst aufzubewahren.

Die auf der Preisgrundlage 1953 aufgestellten Pläne sind von den Rbd'en zu prüfen, zu genehmigen und von den Präsidenten zu bestätigen. Eine genehmigte und bestätigte Ausfertigung erhalten die Enttrümmerungsträger zurück, eine Ausfertigung wird mit der Planaufgabe der DIB überreicht, die dritte Ausfertigung verbleibt bei der Rbd. Nach Eingang der bestätigten Planunterlagen sind von den Enttrümmerungsträgern Verträge mit den ausführenden Enttrümmerungsbetrieben abzuschließen. Der zuständigen Filiale der DIB sind Leistungsvertrag und Kostenangebot bzw. Pauschalvertrag des Enttrümmerungsbetriebes mit Angabe der Termine für Beginn und Ende der Arbeiten für die Finanzierung einzureichen. Die von der DIB zugewiesenen Mittel sind Haushaltsmittel und zweck- und objektgebunden. Umstellungen bedürfen vorheriger Genehmigung und sind mit eingehender Begründung beim Ministerium für Eisenbahnwesen zu beantragen. Für Raw'e gilt analog dasselbe.

Um den Beginn und die Durchführung der Enttrümmerungsarbeiten 1954 nicht zu verzögern, sind die Planunterlagen gemäß Formblatt 0206 umgehend aufzustellen.

Über die Durchführung der Enttrümmerungsarbeiten ist monatlich zu berichten. Hierfür ist auf den Baustellen ein „Enttrümmerungstagebuch“ auf Formblatt zu führen. Die Tagebuchblätter sind den Enttrümmerungsträgern zum 28. des Monats einzureichen. Die Enttrümmerungsträger stellen nach den Tagebuchblättern den „Enttrümmerungsbericht“ in vierfacher Ausfertigung zusammen und übersenden ihn bis zum 2. des Monats an folgende Stellen:

Erste und zweite Ausfertigung an die Rbd, Abteilung Unterhaltung der Hochbauten, dritte Ausfertigung an die Bezirksfiliale der DIB, vierte Ausfertigung verbleibt beim Enttrümmerungsträger.

Die Berichte der Enttrümmerungsträger sind von den Rbd'en zusammenzustellen. Die Zusammenstellungen sind in dreifacher Ausfertigung mit einer Ausfertigung der Enttrümmerungsträger dem Ministerium für Eisenbahnwesen bis zum 5. des Monats vorzulegen.

Auf der Rückseite der Enttrümmerungstagebuchblätter und Enttrümmerungsberichte ist eine Kurzanalyse über den Arbeitsablauf zu geben. Ferner sind alle gewonnenen Baustoffe und Materialien, die nicht im Bericht erfaßt sind, wie Heizkörper, Heizkessel, Holz usw., unter Angabe der seit Jahresbeginn geborgenen Mengen aufzuführen. Die gewonnenen Materialien, die im eigenen Bezirk nicht benötigt werden, sind anzugeben, damit sie im Ausgleich mit anderen Rbd-Bezirken verwendet werden können. Der Enttrümmerungsbericht trägt den Genehmigungsvermerk der Staatlichen Zentralverwaltung für Statistik Nr. GO—574/3. Alle bei der Enttrümmerung gewonnenen Stoffe bleiben Eigentum der Reichsbahn und sind sofort bei der Durchführung des Investitions-, Generalreparatur- und Unterhaltungsplanes wiederzuverwenden. Baustoffe, die nicht sofort gebraucht werden, sind sachgemäß zu lagern und vor Diebstahl bzw. Vernichtung durch Witterungseinflüsse zu schützen.

Gewonnene Stoffe sind den Verbrauchern (Rb-Bau-Union, Rb-Baudienststellen, volkseigenen und privaten Baubetrieben) unter Zugrundelegung der für Altstoffe festgesetzten Preise gemäß Gesetzblatt Nr. 71/52 S. 449 in Rechnung zu stellen (siehe auch Vfg. Bau III b StI 1/53 vom 17. 4. 53). Der Rechnungsbetrag ist von den Abnehmern auf Konto 1143 000, Ministerium für Eisenbahnwesen, einzuzahlen. Die Einhaltung der festgesetzten Fristen (von drei Tagen zur Aufstellung der Rechnungen und 14 Tagen für Bezahlung von Rechnungen) ist vom Enttrümmerungsträger zu überwachen. (Stellv. d. Min.)

H II-a 735/53 v. 21. 11. 53 / 31 894)

gez. Lindemann

Investitionen

MfE 507

Betr.: Nachweisleistungen, die nach dem vertraglich festgelegten Fertigstellungstermin anfallen

Wiederholt wurde festgestellt, daß von ausführenden Betrieben über den vertraglich vereinbarten Fertigstellungstermin hinaus entstehende Nachweisleistungen dem Auftraggeber in Rechnung gestellt werden.

Bei zeitweise schwacher Auslastung der ausführenden Betriebe kann sogar eine bewußte Verzögerung der Restarbeiten und der Baustellenräumung vermutet werden.

Um die bei den Investitionsträgern bestehenden Unklarheiten zu beseitigen, wird nochmals darauf hingewiesen, daß bei Terminüberschreitungen, für die keine Fristverlängerungen genehmigt sind, vom Tage nach dem vertraglich festgelegten Termin an keine Nachweisleistungen den ausführenden Betrieben gezahlt werden dürfen.

Die Fristverlängerung ist eine Vertragsänderung. Die Befugnis zur Genehmigung von Vertragsänderungen im Rahmen des Vertragssystems bei der DR wurde mit Vfg. MfE 367, veröffentlicht in den „Verfügungen und Mitteilungen des MfE“ Nr. 22 vom 24. 9. 53, festgelegt.
(Inv I - 1758/53 v. 16. 11. 53 / 31 566) gez. Kuhn

Kader

MfE 508

Betr.: Lehrgangsplanung 1954

Im Plan der durchzuführenden Lehrgänge für das Jahr 1954 ist für die Reichsbahnschule Blankenburg/H. der Lehrgang Nr. 23 und 24 (Qualifizierungslehrgänge für Signalwerkführer und Signalwerkmeister) in „Qualifizierungslehrgang für Telegraphenwerkführer und Telegraphenwerkmeister“ zu ändern.

Alle Dezernenten für Schulung und Nachwuchs bei den Rbd'en, Reichsbahnschulen mit Fachlehrgängen, Hauptverwaltungen, Hauptabteilungen und Abteilungen im MfE, Schulverwaltung der DR, die den Schulbelegungsplan 1954 von der Abteilung Kader — Hauptreferat Schulung — erhalten haben, nehmen sofort die Berichtigung vor.

(K III-4/106/53 v. 23. 11. 53 / 31 750) gez. i. A. Bernhardt

L. hat dadurch einen folgenschweren Betriebsunfall verursacht. Für seinen vorbildlichen Einsatz und seine Wachsamkeit wurde Kollege Lubisch öffentlich belobigt. Als weitere Auszeichnung erhielt er eine Geldprämie von 100 DM.

(Rba Berlin 2/3 v. 12. 11. 53)

gez. Hübner

Halle 260

Betr.: Belohnung

Am 27. 10. 53 hat der Zugschaffner Erich Lisso I vom Bf Roßlau beim außerplanmäßigen Halten des Dg 7506 in Mühlanger an einem Wagen trotz Dunkelheit eine verschobene Tragfeder festgestellt. Der Wagen wurde ausgesetzt, da eine unmittelbare Betriebsgefahr bestand. Für seine besondere Aufmerksamkeit erhielt Kollege Lisso eine Belobigung und eine Geldprämie.

(B - IV - 5 Bu v. 13. 11. 53)

gez. Müller

Halle 261

Betr.: Ungültigkeit eines Dienstausweises

Der Dienstausweis Nr. F 091 832, lfd. Nr. 082, des Rangierers Paul Nowak, geb. am 11. 12. 30, beschäftigt bei der Bm 7 Leipzig, ist ungültig.

(K K - I/2 v. 16. 11. 53 / 15 89)

gez. Knobloch

Planung

MfE 509

Betr.: Projektierung der Generalreparaturen

Im Nachgang zu unserer Vfg. PI III/1176/VII vom 2. 9. 53 — Abschnitt Generalreparaturen — wird in Übereinstimmung mit der DiB-Zentrale folgendes verfügt:

Für die Planung der Generalreparaturen entfällt grundsätzlich für sämtliche Vorhaben die Aufstellung von Entwurfsheften. Als Grundlage für den Vertragsabschluß mit einem Baubetrieb genügt:

- a) ein Deckblatt mit dem Genehmigungsvermerk des zuständigen Abteilungsleiters oder Dezernenten der Fachabteilung,
- b) eine kurze Leistungsbeschreibung,
- c) ein Kostangebot (vom bauausführenden Betrieb).

Die Leistungsbeschreibung und ein Leistungsverzeichnis sind durch den GR-Träger aufzustellen, um sicher-

zustellen, daß die erforderlichen Arbeiten vom Baubetrieb im Kostangebot berücksichtigt werden. Bei einfachen Generalreparaturen genügt eine detaillierte Leistungsbeschreibung. Soweit Zeichnungen über technische Einzelheiten erforderlich sind, sind diese in einfachster Form (Handskizzen) den Unterlagen beizufügen. Die Gesamtsumme der Generalreparatur ist am Schluß des Kostangebotes aufzuteilen nach Bauanteil, Ausrüstung und Sonstiges.

Es empfiehlt sich, in besonders gelagerten Fällen mehrere Kostangebote von verschiedenen Betrieben — auch Privatbetrieben — einzuholen, um das kosten-, material- und terminmäßig günstigste Angebot für die Auftragserteilung zu verwenden.

Bei größeren Vorhaben, wie z.B. „Instandsetzung von Lokschuppen, Brücken, Hallendächern usw.“, bei denen zur ordnungsgemäßen Durchführung der Generalreparaturarbeiten auf eine statische Berechnung nicht ver-

zichtet werden kann, ist diese dem jeweils in Frage kommenden EVDR in Auftrag zu geben. Jedoch ist die Anfertigung derartiger zusätzlicher Unterlagen grundsätzlich als **Ausnahmeregelung** zu betrachten. Die Finanzierung dieser Sonderanfertigungen erfolgt entweder aus den für das betreffende Vorhaben bereitgestellten Generalreparaturmitteln oder, wenn die Berechnungen bereits im Vorjahr erfolgen sollen, aus den Generalreparaturmitteln des laufenden Jahres. Dabei ist zu beachten, daß die Verbuchungen der aufgewendeten Mittel auf das Konto des Anlagevermögens in dem Jahr vorgenommen wird, in welchem die Projektierungskosten bezahlt werden.

Eine Vorfinanzierung der Projektierungskosten — ähnlich wie bei den Investitionen — erfolgt grundsätzlich nicht. Der Abschnitt „1) Entwurfsunterlagen“ unserer Vfg. Pl IV-c Buch Nr. 101/II vom 19. 2. 53 wird hiermit ab 1954 für ungültig erklärt.

Für alle Objekte, die besonders materialintensiv sind, oder bei denen schwer zu beschaffende Ausrüstungen erforderlich werden, sind sofort Unterlagen aufzustellen, damit ab 2. 1. 54 mit der Durchführung des GR-Planes begonnen werden kann. Die GR-Mittel stehen ab 2. 1. 54 laut Mitteilung der Abteilung Finanzen des MfE zur Verfügung.

(Pl III-3/1987/53 v. 11. 11. 53)

gez. i. V. Swoboda

Statistik

MfE 510

Betr.: Anhang III zur VBL (Kilometeranzeiger) der Rbd Dresden

Im Anhang III zur VBL (Kilometeranzeiger) der Rbd Dresden — DV 407 III D — ist bei den nachstehend aufgeführten Strecken des Rba **Riesa** die Amtsnummer in Spalte 2 von „12“ in „17“ zu ändern.

Strecken:	021/022	645/646	743/744	801/802	923/924
	023/024	647/648	749/750	887/888	927/928
	041/042	649/650			931/932
	049/050	667/668			933/934
		671/672			935/936
					937/938
					939/940

Vorstehende Änderung tritt mit Wirkung vom 1. 1. 54 in Kraft. Die beteiligten Stellen haben den Anhang III (Kilometeranzeiger) der Rbd Dresden zu berichtigen.

(St I — 1/509/53 v. 19. 11. 53)

gez. Dreyer

**KAMPF DEN
ZUGVERSPÄTUNGEN!**

MfE 511

Betr.: Nummernverzeichnis der Geschäftsstellen der Rbd Dresden

Mit Wirkung vom 1. 1. 54 treten im Nummernverzeichnis der Geschäftsstellen der Rbd Dresden — DV 733^b D — folgende Änderungen ein:

Dienststelle	bisherige Nr.	neue Nr.
Reichsbahnamt Riesa	56 120	56 170
Geschäftsstellen des Betriebs- und Baudienstes		
Bm Döbeln	56 122	56 172
„ Leisnig	56 124	56 174
„ Lommatzsch	56 125	56 175
„ Mittweida	56 126	56 176
„ Mügeln (b. Oschatz)	56 127	56 177
„ Nossen	56 129	56 179
„ Oschatz	56 131	56 181
„ Riesa	56 132	56 182
„ Röderau	56 133	56 183
„ Rochlitz (Sachs)	56 134	56 184
„ Waldheim	56 136	56 186
Sfm Döbeln	56 137	56 187
„ Riesa	56 138	56 188

Die beteiligten Stellen haben das Nummernverzeichnis der Geschäftsstellen der Rbd Dresden zu berichtigen.

(St I — 1/508/53 v. 19. 11. 53)

gez. Dreyer

Sicherheitsinspektion

Halle 262

Betr.: Unfall des P 2552 und Lgo 10 081 infolge Flankenfahrt

Lgo 10 081 war 22⁴² in Gl 2 des Bf N eingefahren und mußte dort halten, da er vom Bf B wegen besetzter Gleise nicht sofort angenommen werden konnte.

Vom Fdl wurde das Einfahrtsignal F auf Halt gestellt und vorzeitig die Fahrstraße aufgelöst, ohne sich vorher zu vergewissern, ob Lgo 10 081 die vorgeschriebene Zugschlußstelle überfahren hatte. Der Lgo kam etwa drei Loklängen vor dem Ausfahrtsignal B des Bf N zum Halten. 22⁴⁷ nahm Bf B den Lgo an. Fdl Bf N läutete den Zug ab und stellte das Ausfahrtsignal B auf Fahrt. Da aber der Lgo sich nicht in Bewegung setzte, beauftragte der Fdl den Schrankenwärter vom Posten 10, sich nach der Ursache zu erkundigen. Hierauf bekam er die

Meldung, daß beim Versuch des Lgo, bis zum Ausfahrtsignal B vorzuziehen, am dritten Wagen eine Kuppelungsflasche vom Luftschlauch gerissen sei.

Der Fdl Bf N verständigte hierauf den Fdl Bf B und legte, nachdem die Annahme zurückgenommen war, das Ausfahrtsignal B auf Halt. Der bereits fällige P 2552 erhielt hierauf Einfahrt nach Gl 1 des Bf N.

Anschließend überstieg der Fdl den Lgo 10 081, um festzustellen, ob dieser Zug grenzzeichenfrei stand. Da er jedoch den Schluß nicht erkennen konnte (Entfernung etwa 300 m), versuchte er den Zugsicherer des Lgo durch den Außenfernsprecher zu erreichen. Dies blieb ohne Erfolg. Hierauf erkundigte sich der Fdl beim Fdl des Grenzbf G nach der Länge des Zuges, worauf dieser ihm die Anzahl 80 Achsen angab (richtig hatte der Lgo 106 Achsen). Obwohl er dadurch immer noch nicht die

Gewißheit hatte, daß 10 081 grenzzeichenfrei stand, bot er um 23¹¹ den P 2552 dem Fdl Bf X an. Nach dessen Annahme erhielt P 2552 Ausfahrt auf Signal D². Der P fuhr nach seinem planmäßigen Aufenthalt am Bahnsteig ab. Etwa eine Loklänge vor der Weiche 5 stellte der Heizer des P 2552 fest, daß bei dem im Gl 2 halten- den Zug kein Schluß zu erkennen war. Da er eine Gefahr vermutete, rief er seinem Lokführer „halt“ zu, der daraufhin den P 2552 durch sofortige Schnellbremsung zum Halten brachte. Er konnte es nicht verhindern, daß die Lok des P 2552 dem nicht grenzzeichenfrei stehenden Lgo in die Flanke fuhr.

Welche Kollegen sind hier an diesem Unfall beteiligt, und wie konnte er geschehen?

Vom Fdl Bf N wurde für den Lgo 10 081 vorzeitig das Einfahrtsignal auf Halt zurückgestellt, bevor dieser die Signalzugschlußstelle erreicht hatte. Noch bevor der Zug an seinem gewöhnlichen Halteplatz zum Stillstand gekommen war, löste der Fdl die Fahrstraße vorzeitig auf. Nach diesen Handlungen wurde der Fahrweg für den P 2552 eingestellt, ohne daß eine einwandfreie Fahrwegprüfung durchgeführt wurde. Die Zugschaffnerin (Zugsicherer) hatte es unterlassen, die nach den Az FV er-

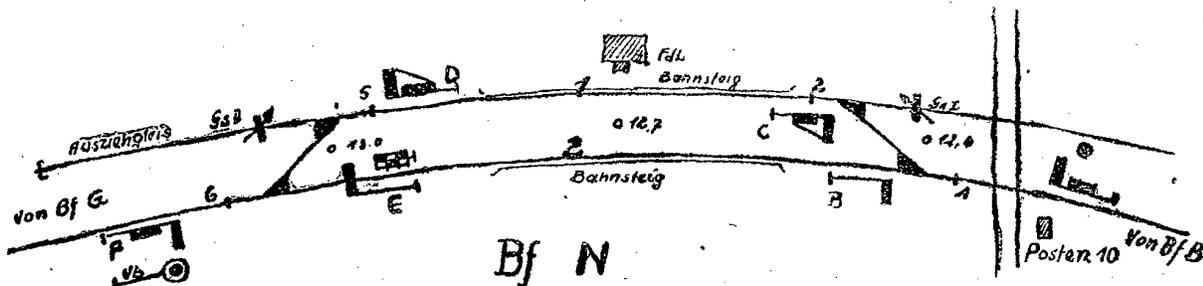
forderliche Meldung über grenzzeichenfreies Halten an den Fahrdienstleiter abzugeben. Hierfür ist in Gl 2 in Höhe der Weiche 5 ein Fernsprecher aufgestellt. Die unmittelbare Befragung der Zugschaffnerin an der Unfallstelle nach dem Unfall ergab, daß sie sehr lückenhaft mit ihren Dienstobliegenheiten vertraut war.

Dieser Unfall hätte vermieden werden können, wenn beide Betriebseisenbahner gewissenhafter gearbeitet hätten. Vorzeitiges Zurückstellen des Einfahrtsignals, vorzeitiges Auflösen der Fahrstraße, mangelhafte Prüfung des Fahrweges und Unterlassung einer sehr wichtigen Meldung führten dazu, daß durch diese leichtsinnige, disziplinelose Arbeitsweise wertvolles Volksvermögen und wertvoller Laderaum verloren ging (FV § 2 [2], § 23 [1 u. 5], BLV § 5 [6] und Az FV Abschn. 9, Rbd Halle).

Betriebseisenbahner: Ihr tragt vor Eurem Volk eine große Verantwortung, Eure Aufgabe ist es, eine sichere und schnelle Beförderung der Reisenden und aller Güter unserer Volkswirtschaft zu garantieren. Von Eurem gewissenhaften und pflichtbewußten Arbeiten hängt die Erfüllung der Pläne und die Verbesserung der Lebenslage der Bevölkerung ab.

(St/Si 1 v. 17. 11. 53 / 5293)

gez. Küster



Materialversorgung

MfE 512

Betr.: Direktive über die Verbesserung der Ermittlung von Materialverbrauchsnormen (GBI. 94 und 101 v. 28. 8. 53)

Die Deutsche Reichsbahn ist Großverbraucher wertvollen Materials. Das Vorhandensein fortschrittlicher MVN ist deshalb Voraussetzung für eine geordnete und sparsame Materialwirtschaft.

Die Verordnung über die Verbesserung der Aufstellung von MVN legt grundsätzlich die Organisation der MVN-Arbeit in der Betriebsebene und die Verantwortlichkeit für die gestellten Aufgaben in den Betrieben und übergeordneten Verwaltungen fest.

Bei der Durchführung der Verordnung ergibt sich als Schwerpunkt die Notwendigkeit der Verbesserung der MVN-Arbeit in der Betriebsebene und eine ganz besondere Aufgabenstellung für die MVN-Bearbeiter in den Abt. Mv der Betriebe.

Durch eine wirkliche kollektive Zusammenarbeit der Werkstätten am Arbeitsplatz mit der technischen Intelligenz und der Abt. Mv durch die Verbesserung der Arbeit der Kommissionen und fachlichen Arbeitsgemeinschaften (Agm) muß es möglich sein, fortschrittliche MVN zu erreichen.

Die gesamte MVN-Arbeit ist ab sofort nach folgenden Grundsätzen durchzuführen:

I. MVN-Arbeit in den Raw'en und Rbä

a) Teilnormen

In den einzelnen Betriebsabteilungen der Raw'e, Bw'e, Bww'e, Sfw, Brm, Hm, Bm usw. sind von den **Werkstätten am Arbeitsplatz** Teilnormen aufzustellen. Dies geschieht unter Verantwortung des **Leiters der Abteilung (Meister) unter gleichzeitiger Mitwirkung der Technologen**. Als Grundlage dienen die auf Grund von Materialverbrauchsstudien oder Aufschreibungen ermittelten Werte über den Materialverbrauch, ferner sonstige vorhandene Betriebsunterlagen, wie Stücklisten usw.

Die Normen sind getrennt nach Grundmaterial und übrigen Hilfsmaterialien nach der Reihenfolge der Schlüsselnummern des Volkswirtschaftsplanes 1954, unterteilt nach Planpositions- und Warennummern und, sofern erforderlich, nach Stoffnummern, aufzustellen.

Die **MVN-Kollektive** (bisher Kommissionen genannt) prüfen die Teilnormen und übergeben diese mit einem kurzgefaßten Protokoll an die Abt. Mv des Raw bzw. an den MVN-Bearbeiter (Planer) der Dienststelle (Bw, Bww, Sfw, Brm, Hm, Bm usw.). Die Prüfung durch das Kollektiv erfolgt an Hand des neuesten technischen

Standes der Produktion unter Berücksichtigung aller Möglichkeiten der Materialeinsparung und unter Beachtung der bestehenden Verwendungsverbote und Materialeinsatzlisten. Diese Einsatzlisten werden z. Z. vom TZA aufgestellt und gehen den Verbrauchsstellen ohne Anforderung zu. Grundsätzlich ist von einer **Qualitätsausbesserung** auszugehen. Bei der Befolgung der strengen Sparsamkeit darf unter keinen Umständen die Betriebssicherheit außer acht gelassen werden. Zeitbedingtes Fehlen irgendwelcher Materialarten darf die Norm nicht beeinflussen. Das planmäßige Ausnutzen von Altstoffen (z. B. Altholz bei der Wagenausbesserung) ist unbedingt zu berücksichtigen. Zum Vergleich ist die Dispositionskartei hierfür auszuwerten.

In den Fällen, wo das Kollektiv bei der Überprüfung eine von den Werkträgern am Arbeitsplatz abweichende Auffassung über die Höhe der Normen feststellt, muß der Leiter des Kollektivs dies den betreffenden Werkträgern mitteilen und begründen.

Die Werkdirektoren und die Dienststellenleiter sind verpflichtet, die Zusammensetzung der nach den Richtlinien des MfE vom 20. 5. d. J. gebildeten Kollektivs zu überprüfen. Die Zusammensetzung ist beweglich zu halten, um den jeweils besonderen Bedingungen der Produktion zu entsprechen. In jedem Raw und in jeder Dienststelle ist ein Kollektiv, bestehend aus Aktivisten und Neuerern des jeweiligen Fachgebietes sowie von Meistern, Technikern, Ingenieuren und Konstrukteuren, einzusetzen.

b) Betriebsindividuelle MV-Normen

Die MV-Normenbearbeiter in der Abt. Mv der Raw'e und die der Dienststellen (Planer) fassen für ihren Bereich die Teilnormen der Betriebsabteilungen zu den betriebsindividuellen MVN zusammen. Es sind getrennte Aufstellungen für das Grund- und das übrige Hilfsmaterial jeweils in der Reihenfolge der Schlüsselliste des Volkswirtschaftsplanes 1954, unterteilt nach Planpositions-, Waren- und, sofern erforderlich, nach Rb-Stoffnummern, aufzustellen.

Die fachlichen Agm arbeiten bis zum 15. 12. d. J. für jedes Sachgebiet einheitliche Vordrucke aus, sofern dies als notwendig erachtet wird (möglichst Format DIN A 5). Als Bezugsgröße ist dabei grundsätzlich die Einheit der Beauftragung zu wählen. Das übrige Hilfsmaterial der Raw'e ist auf TDM der Produktion zu beziehen. Für die Materialverbrauchsnormen im Betrieb und Verkehr und für die Arbeitsschutzkleidung sind die bereits festgelegten Bezugseinheiten einzusetzen; die Normenermittlung erfolgt hierbei nach den bisherigen Grundsätzen.

Die betriebsindividuellen Normen sind die Grundlage für die Aufstellung des Betriebsplanes und Materialplanes für den Einkauf und für die Einführung Persönlicher Konten.

In der Produktionsleitung müssen sich die gesamten betrieblichen Materialunterlagen mit den MVN decken. Die Summe der Materialentnahmescheine muß die in den MVN ausgewiesenen Mengen aufweisen.

Für technisch begründete MVN beträgt die Gültigkeitsdauer 12 Monate. Erfahrungsstatistische und errechnete Normen gelten 6 Monate. Für die Prämienzahlung auf Persönliche Konten besteht die gleiche Gültigkeitsdauer. Nach Ablauf der festgesetzten Zeit sind die MVN zu überprüfen. Grundsätzlich sind technisch begründete MVN anzustreben.

c) Aufgaben der Werkdirektoren und Dienststellenleiter

Die Werkdirektoren und Dienststellenleiter tragen die volle Verantwortung für die gesamte Normenarbeit ihrer Betriebe. Sie sind verpflichtet, die aufgestellten betriebsindividuellen MVN durch ihre Unterschrift zu bestätigen.

Sie werden dann in den MV-Normenkatalog des Raw bzw. der Dienststelle (Heftform) eingetragen.

d) Aufgaben der Abt. Mv in den Raw'en und Rbä

Die Durchführung der Entwicklungsarbeiten an den MVN liegt federführend und anleitend in der Abt. Mv der Raw'e und Rbä. Hierfür haben die Werkdirektoren und Amtsvorstände innerhalb der Abt. Mv besonders befähigte Bearbeiter für MVN einzusetzen.

Die Aufgaben der Bearbeiter für MVN in der Abt. Mv sind folgende:

1. Die kontinuierliche Aufstellung fortschrittlicher, nach Möglichkeit technisch begründeter Materialverbrauchsnormen (außer einmaligen Sonderanfertigungen) in den Raw'en und Dienststellen zu organisieren.
2. Kontrolle des Materialverbrauchs an Hand der bestehenden Materialverbrauchsnormen.
3. Auswertung von Konstruktionsverbesserungen, Materialeinsparungen, Verwendung von Austauschstoffen.
4. Organisation der Arbeit der Kollektivs sowie deren Anleitung und Kontrolle.
5. Zusammenarbeit mit dem Leiter der Abt. Arbeit zur Einrichtung Persönlicher Konten.
6. Ausarbeitung einer genauen Übersicht über den Stand der Entwicklung der Materialverbrauchsnormen, die die Anzahl der aufzustellenden und die tatsächlich aufgestellten Materialverbrauchsnormen sowie die aus den Materialverbrauchsnormen hervorgegangenen Einsparungen enthält.

Diese Übersicht ist Grundlage:

a) der monatlichen Berichte des Leiters der Abt. Materialversorgung an seinen Werkdirektor bzw. Amtsvorstand über den Stand der Entwicklung von Materialverbrauchsnormen (erstmalig am 5. 12. 53 abzugeben);

b) der quartalsweise erstmalig am 5. 4. 54 von dem Leiter der Abt. Mv des Raw und Rba an die HV Raw'e bzw. an die Rb'en — Abt. Mv — abschriftlich an seinen Werkdirektor bzw. Amtsvorstand abzugebenden schriftlichen Meldung über den Stand der Entwicklung von Materialverbrauchsnormen für jedes Fachgebiet und über die mengen- und wertmäßigen Einsparungen bei den wichtigsten Materialien für einige Planaufgaben.

Hierfür werden von der HA Mv des MfE Musterberichte ausgearbeitet.

7. Zusammenfassung der von den Kollektivs der Raw'e ausgearbeiteten Teilnormen zu den betriebsindividuellen Materialverbrauchsnormen bzw. Zusammenfassung der durch den MV-Normenbearbeiter der Dienststellen aufgestellten betriebsindividuellen MVN zu den Amtsnormen (gewogenes Mittel).

8. Die Anwendung der entwickelten Materialverbrauchsnormen für die Zwecke der Planung, Bedarfsanmeldung, Materialbevorratung, Materialdisposition und den Einkauf durchzusetzen.

9. Die Einhaltung der Verordnungen, Richtlinien und Anweisungen zur Entwicklung von MVN in den Raw'en bzw. im Bereich der Rbä zu gewährleisten.

Die Amtsvorstände haben die Bestätigung der MVN durch die Dienststellen zu kontrollieren und sind berechtigt und verpflichtet, ggf. Entscheidungen der Dienststellen aufzuheben und die MVN durch ein Kollektiv des Rba überprüfen zu lassen, dessen Entscheidung dann verbindlich ist.

II. Aufgaben der fachlichen Arbeitsgemeinschaften

Zum Aufgabengebiet der fachlichen Agm gehörte bisher die Zusammenfassung der betriebsindividuellen MVN zu den Durchschnittsnormen des MfE.

In der nächsten Planperiode werden dem MfE mit dem Materialplan gleichzeitig die MVN für jede Planaufgabe auf der Grundlage exakt erarbeiteter betriebsindividueller MVN im gewogenen Mittel bekanntgegeben, so daß sich für die meisten Arbeitsgebiete eine Zusammenstellung durch die Agm erübrigt.

Aufgabe der Agm für die Aufstellung der MVN für **Betrieb und Verkehr** und für die Ermittlung der Tragezeiten für **Arbeitsschutzkleidung** ist es, nach der festgelegten Methode für die Einführung Persönlicher Konten Durchschnittsnormen festzulegen und die bestehenden Normen zu verbessern.

Für die Festlegung der Tragezeiten und für die Einführung Persönlicher Konten für Arbeitsschutzkleidung im Maschinendienst, in den Raw'en und für den Oberbau sind weitere Arbeitsgemeinschaften zu bilden.

Für die Aufstellung der Normen für die Tragezeiten und die Einführung Persönlicher Konten ist die für das bestimmte Fachgebiet zuständige HV, Ref. Arbeit, verantwortlich.

Die fachlichen Agm aller Arbeitsgebiete haben in den monatlich durchzuführenden Arbeitsberatungen einen Erfahrungsaustausch der Betriebe mit gleichen Aufgaben zu organisieren und den Kontakt zwischen Betrieb und Verwaltung herzustellen. Zu den Aufgabengebieten der Agm gehört es, einheitliche Formblätter für die Aufstellung von MVN bis zum 15. 12. d. J. festzulegen.

Die Agm setzen sich aus den besten und aktivsten MVN-Bearbeitern aus den Raw'en, Dienststellen, Rbä und Rbd'en zusammen. Die betreffende HV bestimmt die Teilnehmer und jeweils den Vorsitzenden der Agm. Die bestehenden Agm sind hinsichtlich ihrer Zusammensetzung zu überprüfen.

III. Aufgaben der Abt. Mv bei den Rbd'en

Die Abt. Mv bei den Rbd'en haben die Aufgabe, die Normenbearbeiter in den Rbä anzuleiten und zu kontrollieren und sind verantwortlich für eine ordnungsmäßige Normenzusammenfassung bei der Aufstellung des Materialplanes (gewogenes Mittel). Sie haben die vierteljährlich abzugebenden Meldungen der Rbä für jedes Fachgebiet zusammenzufassen und an die einzelnen HV'en, erstmalig am 12. 4. 54, weiterzuleiten.

IV. Aufgaben der HV des MfE

Die HV des MfE sind für die MVN-Arbeit auf ihrem Fachgebiet verantwortlich. Die HV-Leiter haben fachkundige Bearbeiter in ihrer HV hierfür einzusetzen.

Die Tätigkeit der fachlichen Agm liegt federführend und anleitend in den Händen des Verbrauchsnormen-Bearbeiters der HV. **Er hat dafür zu sorgen, daß regelmäßig monatlich eine Arbeitsberatung der einzelnen Arbeitsgemeinschaften mit dem Ziel durchgeführt wird, durch Erfahrungsaustausch die Voraussetzungen für die allgemeine Anwendung fortschrittlicher MVN zu schaffen.**

Er hat monatlich seinem HV-Leiter über den Stand der Entwicklung von Materialverbrauchsnormen auf dem betreffenden Fachgebiet zu berichten und vierteljährlich die von den Raw'en und Rbä — Abt. Mv — eingehenden schriftlichen Meldungen über den Stand der Entwicklung von MVN und die mengen- und wertmäßigen Einsparungen zusammenzufassen und der HA Mv, abschriftlich seinem HV-Leiter, vorzulegen (erstmalig am 20. 4. 54).

Die Leiter der HV des MfE haben die Bestätigung der MVN durch die Betriebe zu kontrollieren und sind berechtigt und verpflichtet, ggf. Entscheidungen der Betriebe aufzuheben und die MVN durch Kollektivs der HV überprüfen zu lassen, deren Entscheidung dann verbindlich ist.

V. Aufgaben der HA Mv

Die HA Mv des MfE ist verantwortlich für die methodische Anleitung sowie für die Kontrolle der Durchführung der Verordnungen und Anordnungen auf dem Gebiet der Materialverbrauchsnormen. Sie hat die gesamte MVN-Arbeit bei der Reichsbahn zu überwachen, den regelmäßigen Erfahrungsaustausch unter den HV zu organisieren und gute Beispiele der Normenarbeit auszuwerten und zu popularisieren.

Zu ihrem Aufgabengebiet gehört ferner, mit anderen Ministerien in bestimmten Zeitabschnitten regelmäßig Erfahrungsaustausche durchzuführen.

Die HA Mv hat am Ende eines jeden Monats dem Herrn Minister über den Stand der Entwicklung von MVN zu berichten und vierteljährlich eine zusammengefaßte Meldung über die Materialeinsparung (mengen- und wertmäßig) abzugeben.

Sie ist verantwortlich für die Aufstellung der zusammengefaßten MVN (Materialeinsatzschlüssel) des MfE auf der Grundlage der eingereichten Materialpläne.

VI. Termine für die Aufstellung der MVN

Die bestehenden betriebsindividuellen MVN, Stand 1. 9. bzw. 1. 10. 53, gelten bis zum 31. 3. 54. Bis zu diesem Termin sind alle MVN sorgfältig zu überarbeiten, noch fehlende Normen zu ergänzen und nach Möglichkeit technisch zu begründen.

VII. Für die Betriebe der Rbbu

hat diese Direktive keine Gültigkeit, da für die MVN des Bausektors in den nächsten Wochen besondere gesetzliche Bestimmungen folgen.

VIII.

Über die Verbesserung der Ermittlung der Kohle-Verbrauchsnormen werden vom MfE HV des Maschinendienstes besondere Richtlinien ausgearbeitet.

Stellv. d. Min.

(Mv I/8 v. 19. 11. 53/31 601)

gez. Staimer

Betr.: Segeltuch aus Überplanbeständen MfE 513

Der VEB Segeltuch-Industrie Meerane (Sachsen) hat etwa 7000 qm Segeltuch aus Baumwolle Überplanbestände. Nach Mitteilung des Chemischen Versuchsamts in Kirchmöser bestehen im Hinblick auf die sehr große Reißfestigkeit in der Kettrichtung keine Bedenken, dieses Material für die Herstellung von Faltenbälgen versuchsweise zu verwenden. Das Gewebe kann roh, gefärbt und imprägniert geliefert werden. Der Preis beträgt etwa 6,— DM/qm.

Im Bedarfsfalle ist auf dieses Angebot zurückzugreifen.

(Mv A 4 b v. 17. 11. 53/31 493)

gez. Heldner



Organisation

Betr.: Änderung der Rbd-Grenzen **MfE 514**

Aus Gründen der Verbesserung des Betriebsablaufes wird die Rbd-Grenze auf der Strecke

Frankfurt (Oder)—Eberswalde
mit Wirkung vom 1. 1. 54 vom km 100,2 nach km 72,0
verlegt. Damit gehen die Streckenabschnitte
(Werbig)—Letschin—Wriezen,
(Werneuchen)—Werftpfuhl—Wriezen,
Letschin—Voßberg und
Wriezen—Neurüdnitz (abgebaute Strecke)
von der Rbd Greifswald auf die Rbd Berlin über.

(Org - 1 521/53 v. 24. 11. 53 / 31 634) gez. Diedrich

Berlin 499

Betr.: Verlegung der Grenze zwischen den Bahnmeistereien Küstrin-Kietz und Frankfurt (Oder) 2 auf der Strecke Küstrin-Kietz—Frankfurt (Oder)

Mit Wirkung vom 1. 1. 54 wird die Grenze zwischen den Bahnmeistereien Küstrin-Kietz und Frankfurt (Oder) 2 auf der Strecke Küstrin-Kietz—Frankfurt (Oder) von km 0,900 nach km 1,100 verlegt.

(Pr [Org-2] Ogu v. 6. 11. 53 / 25 024)

gez. Freitag

Recht

Betr.: Verjährung von Forderungen **MfE 515**

Bezug: Vfg. GdR 1219 (Mitteilungsblatt der DR Nr. 1/53)

1. Mit obengenannter Verfügung gaben wir bekannt, daß auf Grund der Verordnung über die Verlängerung von Verjährungsfristen vom 27. 11. 52 (GBl. S. 1252) Forderungen der Deutschen Reichsbahn nicht vor dem 31. 12. 53 verjähren. Wie wir jetzt erfahren, wird eine nochmalige Verlängerung der Verjährungsfristen nicht ausgesprochen werden. Es ist daher von allen Stellen der Deutschen Reichsbahn dafür zu sorgen, daß Forderungsverluste infolge Verjährung vermieden werden.

2. Außerdem weisen wir darauf hin, daß das Staatliche Vertragsgericht bei der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik kürzlich entschieden hat, daß die Verordnung über die Verlängerung von Verjährungsfristen vom 27. 11. 52 nicht auf Forderungen anwendbar ist, die volkseigene und ihnen gleichgestellte Betriebe untereinander geltend machen. Hier finden vielmehr die normalen Verjährungsfristen nach den Bestimmungen des BGB Anwendung.

3. Die Behandlung von Ansprüchen, die sich aus der materiellen Verantwortlichkeit der Beschäftigten ergeben, wird in Kürze durch eine besondere Verfügung geregelt.

(Re-2-2098/53 v. 24. 11. 53)

gez. i. V. Mehlhorn

Technisches Zentralamt

MfE 516

Betr.: Kollektiv Lindemann

Zur Entwicklung einer Thermitschweißportion ist ein Kollektiv Lindemann gegründet worden. Als Leiter dieses Kollektivs ist der Oref Hoppe vom TZA bestimmt worden.

Zur Erfüllung seiner Aufgabe ist dem Leiter des Kollektivs jede Unterstützung von allen Seiten zu gewähren.
(TB IIa Josch 16 v. 12. 11. 53 / 31 527)

gez. Lichtenfeld

Hinweise

Verkehrsdienst, Stufe III. Von Joachim Daase. Heft 2: Das Tarifwesen. Etwa 104 Seiten, DIN A 5, kart. etwa 3 DM.

Aus dem Inhalt: Rechtsgrundlagen / Tarifbegriff / Tarifsysteme / Der Deutsche Eisenbahn-Gütertarif / Der Güter- und Tiertarif zwischen den Westzonen und der Deutschen Demokratischen Republik einschließlich Berlin / Gütertarife für den Verkehr mit dem Ausland / Der Deutsche Eisenbahn-Tiertarif / Der Deutsche Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Expreßgut-Tarif.

Das Werk macht den Leser mit der Eisenbahntarifpolitik vertraut. Bei sorgfältigem Studium erhält er eine gute Kenntnis von den Problemen der Tarifgestaltung und Tarifentwicklung und gewinnt einen Überblick über die Entstehung der Rechtsgrundlagen des Tarifwesens. Der Verfasser stellt den Stoff in flüssiger und klarer Form dar, so daß ihn sich auch der ungeschulte Leser erarbeiten kann. Denen, die be-

reits längere Zeit im Tarifwesen tätig sind, werden wesentliche Anregungen gegeben.

Die Schrift erscheint in der „Fachbuchreihe für Eisenbahner“.

Leserkreis: Werk tätige im Verkehrsdienst der Deutschen Reichsbahn.

Bahnbetriebsunfälle und Unfallhilfe. Von Hermann Hahn. Etwa 96 Seiten mit 70 Abb., DIN A 5, kart. etwa 2,50 DM.

Aus dem Inhalt: Vorbereitungsmaßnahmen / Maßnahmen bei einem Bahnbetriebsunfall: Maßnahmen zum Schutze der Unfallstelle / Herbeirufen von Hilfe / Hilfs- und Aufräumungsarbeiten / Maßnahmen zur Bewältigung des Verkehrs bei Streckensperrungen. Meldungen / Untersuchungen und Folgerungen / Besondere Maßnahmen bei bestimmten Vorkommnissen.

Ziel des vorliegenden Heftes ist es, die Zahl der Betriebsunfälle ständig zu vermindern und alle bei der Deutschen Reichsbahn Beschäftigten anzuleiten, wie sie sich bei Betriebsunfällen zu verhalten haben. Ausführlich werden alle Betriebsvorschriften der Deutschen Reichsbahn dargelegt, die sich auf Unfallverhütung und -bekämpfung beziehen. Dem Autor ist es gelungen, einen Gesamtüberblick über dieses Thema zu schaffen. Zahlreiche Abbildungen vervollständigen die Darlegung. Die Schrift erscheint in der „Fachbuchreihe für Eisenbahner“.

Leserkreis: Werk tätige im Zugdienst, Verwaltungsdienststellen.

Die Arbeit am Fahrkartenschalter. Von Otto Stolze. 71 Seiten mit 38 Abb. und 15 Anlagen, DIN A 5, kart. 3,50 DM.

Aus dem Inhalt: Voraussetzungen für die Arbeit am Schalter / Verkaufstechnik / Einrichtung der Fahrkartenschalter / Die Fahrausweise / Behandlung der Fahrausweise / Das Rechnungswerk / Kassenführung und Kassenprüfung / Auskunftserteilung am Fahrkartenschalter / Wettbewerbe am Fahrkartenschalter.

Die Schrift gibt eine umfassende Darstellung der verantwortungsvollen Tätigkeit des Fahrkartenverkäufers. Nicht nur der Dienstablauf und alle damit verbundenen Arbeiten werden eingehend erörtert, sondern auch das psychologische Moment, die Berücksichtigung all jener Faktoren, die beim Schalterdienst im Verkehr mit den Reisenden auftreten. Eine übersichtliche Gliederung, Bilder und der Anhang mit Buchungen, Plänen, Karten und Formularen erleichtern das Studium der Schrift.

Leserkreis: Werk tätige im Schalterdienst, Fachschüler.

Ladearbeiten ohne Aussetzen der Wagen. Von Ing. E. W. Manascherow. Übersetzung aus dem Russischen. 30 Seiten mit 5 Abb., DIN A 5, kart. 1,25 DM.

Aus dem Inhalt: Einführung der Beladung und Entladung ohne Aussetzen der Wagen aus dem Zuge im Amt Kirowabad / Rechtzeitige und genaue Vormeldung / Planung der Belade- und Entladearbeiten durch die Zugleitung / Gekuppelte Arbeitsgänge bei der Be-

ladung und Entladung / Arbeitsablauf der Belade- und Entladearbeiten / Einige Vorschläge für den Umbau der Unterwegsbahnhöfe / Neuerungen in der Bildung von Nahgüterzügen / Die nächsten Aufgaben.

Die Broschüre vermittelt Erfahrungen verschiedener sowjetischer Eisenbahner, die durch neue Arbeitsmethoden den Wagenumlauf steigern, indem sie Nahgüterzüge auf Unterwegsbahnhöfen in kurzer Zeit beladen oder entladen.

Die Methode, die Ladearbeiten ohne Aussetzen der Wagen aus dem Zug durchzuführen, ist in Deutschland bisher nicht bekannt. Die Broschüre gibt dem Leser einen Einblick in die positive Einstellung der sowjetischen Menschen zu ihrer Arbeit und regt ihn zum Nachdenken über eigene Verbesserungsvorschläge an.

Leserkreis: Alle Werk tätigen im Verkehrsdienst der Deutschen Reichsbahn.

Der Ersatz von Nahgüterzügen durch Lastkraftwagen. Von Prof. S. P. Busanow. Übersetzung aus dem Russischen. Etwa 88 Seiten mit 23 Abb., DIN C 5, kart. 3,80 DM.

Aus dem Inhalt: Untersuchung der örtlichen Arbeitsweise auf der Vorortstrecke / Durchführung der örtlichen Transporte auf der Vorortstrecke A...K durch den Kraftverkehr / Vergleich der Varianten bei der Bedienung der örtlichen Transporte auf der Vorortstrecke durch Nahgüterzüge und Lastkraftwagen.

Gütertransporte auf kurze Entfernungen belasten den Eisenbahnverkehr außerordentlich. Die vorliegende Schrift analysiert alle mitbestimmenden Faktoren, wie Umlaufzeit der Wagen, Abnutzung, Kosten und Bedienung der Wagen und Lokomotiven, und weist nach, daß die Umstellung des Güternahverkehrs auf Kraftverkehr, volkswirtschaftlich gesehen, vorteilhafter ist. Was der Verfasser am konkreten Beispiel einer bestimmten Strecke über die Zweckmäßigkeit des Kraftwagenverkehrs aussagt, kann ohne weiteres auch auf andere Vorortstrecken angewandt werden.

Leserkreis: Neuerer, Mitarbeiter des Ministeriums für Eisenbahnwesen sowie Kraftverkehr und Straßenwesen.