

CLASSIFICATION RESTRICTED

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

INFORMATION REPORT

REPORT NO. [REDACTED]

CD NO. [REDACTED]

DATE DISTR. 12 Jan. 1951

NO. OF PAGES

NO. OF ENCLS. (LISTED BELOW) 2 booklets

SUPPLEMENT TO REPORT NO.

25X1X

COUNTRY Germany (Russian Zone)

SUBJECT Copies of Railroad Gazette

AN ENCLOSURE ATTACHED

25X1A

The first two issues of the Russian Zone railroad gazette are sent to you for retention.

EVALUATE

25X1A

0
12

PLEASE
EXPEDITE!

CLASSIFICATION RESTRICTED

STATE	NAVY	NSRB	DISTRIBUTION																	
ARMY	AIR	[REDACTED]																		

25X1A

Mitteilungsblatt



der Deutschen Reichsbahn

AUS DEM INHALT:

1. Unserem Mitteilungsblatt zum Geleit
Vom stellv. Gen.-Dir. Kramer
2. Ein guter Anfang
Vom Zentralvorstand der IGE
3. Sichern wir den Sieg!
4. Und nun praktisch anwenden ...!
Von Karl Hetz, kfm. Dir. der Gen.-Dir.
5. Betriebliche Abrechnung in den Betriebs-
und Verkehrsdienststellen der Deutschen
Reichsbahn
Von Koll. Peters
6. Verordnung zur Verbesserung der Wirtschaft-
lichkeit der Deutschen Reichsbahn und der
Lage der Eisenbahner in der DDR
7. Aufruf! Steigert und fördert die Wettbewerbs-
bewegung im IV. Quartal 1950
8. Bitte beachten!
9. Verfügungen der Gen.-Direktion
 - a) Verfügung betr. Schienenlastkraftwagen
 - b) Sondervorschrift für die Verwendung und
fahrdienstliche Behandlung der Schienen-
lastkraftwagen
 - c) Übernahme des früheren RAW Rostock
 - d) Zusammenlegung der Abt. IX und X
10. Verfügungen der Fachabt. der Gen.-Dir. und
der RBDen
 - I. a) Fahrdienstvorschrift; DV 408
 - b) Verständigung des Zugpersonals
durchf. Züge
 - c) Bahnhofsumbenennungen
 - d) Rücknahme der Annahme eines
Zuges (FV § 13)
 - II. a) Verlust von Dienst- und Freifahrt-
ausweisen
 - b) Fahrpreisermäßigung für Angehö-
rige der demokratischen Sportbe-
wegung
 - III. a) Erhebung von Zollgebühren für
Exportsendungen auf den Versand-
bahnhöfen
 - b) Warenbegleitschein M 70a mit Ber-
liner Bär
 - c) Reinigung von Güterwagen
 - VII. a) Ausweise zum Betreten von Basa-
räumen usw.
 - XII. a) VO über Reisekostenvergütung,
Trennungsschädigung und Um-
zugskostenvergütung vom 1. Dezem-
ber 1949
 - b) Krankengeldzuschuß für Lehrlinge
 - XIII. a) betr. Rückforderung überbezahlter
Lohnbeträge
 - b) Beurlaubungen nach Westdeutschld.
 - XIV. a) Ergreifung von Maßnahmen zur
Verhütung von Unfällen während
der kalten Jahreszeit (Streupflicht)
 - b) Anträge auf Übernahme der Kran-
kenhauskosten
 - c) Verbesserung der Rentenleistungen
 - XV. a) Betriebsjunghelfer und Ausbildungs-
tagebuch
 - XVII. a) Mittellung der Reichsbahnparkasse
Berlin eGmbH.

Nr. 1

Jahrg. I

Berlin, den 15. Oktober 1950.

Herausgeber: Deutsche Reichsbahn
Generaldirektion
Berlin W 8, Voßstr. 33

RESTRICTED

RESTRICTED

Bitte beachten!

Die Gliederung des Inhaltes des „Mitteilungsblatt der Deutschen Reichsbahn“ wird folgendermaßen sein:

A. Unter „A“ erscheinen generelle Verfügungen und Bekanntmachungen der Leitung der Generaldirektion.

B. Unter „B“ erscheinen alle Veröffentlichungen der Fachabteilungen bei der Generaldirektion und alle Veröffentlichungen der RBDen.

Die Veröffentlichungen sind nicht nach RBDen, sondern nach Fachgebieten geordnet, wobei die RBDen alphabetisch aufgeführt sind.

Jede RBD führt als Zeichen den Anfangsbuchstaben ihrer Stadt (Berlin = B, Cottbus = C usw.). Die Nr. ist die lfd. Nr. der Veröffentlichung der RBD.

Veröffentlichungen der Gen.-Dir. laufen unter GD mit lfd. Nr.

Alle Verfügungen und Bekanntmachungen der Abteilungen bei der Generaldirektion erscheinen an der Spitze der betreffenden Fachgebiete.

Verfügungen und Bekanntmachungen, welche zwischen den Erscheinungsterminen des „Mitteilungsblatt“ dringend auf einem anderen Weg herausgegeben werden müssen, sollen in der darauffolgenden Nummer des Mitteilungsblattes noch einmal erscheinen, damit das Mitteilungsblatt seinen Charakter als Archivorgan nicht verliert. Liegen zwischen den Erscheinungsterminen des Mitteilungsblattes dringende Veröffentlichungen vor, so wird ein Sonderblatt herausgegeben, welches als Sonderausgabe bezeichnet ist.

C. Unter „C“ bringen wir den nichtamtlichen Teil mit „Diskussionen über Erfahrungen“, „Beiträge fachlicher Art“ und „Kulturelle Hinweise“.

Die Reihenfolge der Fachgebiete erscheint wie folgt:

Unter Abschnitt

- I. Betriebsangelegenheiten Betrieb
- II. Angelegenheiten des Reiseverkehrs Reiseverkehr
- III. Angelegenheiten des Güterverkehrs Güterverkehr
- IV. Angelegenheiten des Betriebsmaschinen-dienstes Maschinenteknik
- IVa. S-Bahn-Angelegenheiten S-Bahn
- V. RAW-Angelegenheiten RAW
- VI. Bau- u. Investitionsangelegenheiten Bau und Investitionen
- VII. Angelegenheiten des Sicherungs- u. Fernmeldewesens Sicherungs- und Fernmeldewesen

- VIII. Planungsangelegenheiten u. Statistik Planung und Statistik
- IX./X. Angelegenheiten der Materialversorgung und des Einkaufs Materialversorgung und -einkauf
- XI. Finanz- und Kassenangelegenheiten Finanzen
- XII. Tarifvertragsangelegenheiten Arbeit und Lohn
- XIII. Rechts-, Verwaltungs- und Organisationsangelegenheiten Recht und Verwaltung
- XIV. Kulturelle und soziale Angelegenheiten Kultur und Soziales
- XV. Schulungsangelegenheiten Schulung
- XVI. Personalangelegenheiten Personal
- XVII. Sonstige Bekanntgaben sowie Mitteilungen and. Stellen (wie Sozialversicherungskasse, Rb-Spar-kasse, Sozialwerk usw.) Mitteilungen

HINWEIS FÜR DIE VERWERTUNG DER ARTIKEL:		
Artikel:	Seite:	zu besprechen:
„Betriebliche Abrechnung in den Betriebs- und Verkehrsdienststellen der DR“	4	in allen Arbeitsbespr.
„Sichern wir den Sieg“	2	
„Und nun praktisch anwenden“	2	
„Verordnung zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der DR und der Sorge der Eisenbahner in der DDR“	7	
„Steigert und fördert die Wettbewerbsbewegung im IV. Quartal 1950“	17	

Verantwortlichkeit für die Beschaffung der Mitteilungen:

In den RBDen ist alles Material den Pressestellen der RBD zuzuleiten.

Alles, die RAWe betreffende Material, geht durch die Abteilung V der Generaldirektion.

Jede Abteilung der Generaldirektion hat einen verantwortlichen Mitarbeiter für das „Mitteilungsblatt“, welcher das Material der betreffenden Abteilung bis zum 3. jedes Monats der Pressestelle der Generaldirektion zuzuführen und nötigenfalls das aus den RBDen gelieferte Material zu prüfen hat.

RESTRICTED

~~RESTRICTED~~

25X1A

UNSEREM MITTEILUNGSBLATT ZUM GELEIT!**Kollegen, Eisenbahner!**

Das neue Mitteilungsblatt der Deutschen Reichsbahn erscheint nach dem überwältigenden Sieg der Nationalen Front in der Zeit, in der wir uns auf das Anlaufen unseres Fünfjahrplans vorbereiten. Die großen Aufgaben dieses Planes können nur gelöst werden, wenn auch wir Eisenbahner mit neuen Methoden an unsere Arbeit herangehen. Das neue Mitteilungsblatt wird dabei allen Verwaltungsstellen der Reichsbahn und jedem Eisenbahner ein Wegweiser sein. Durch dieses Mitteilungsblatt werden die Gesetze und Verordnungen unserer Regierung, die Verfügungen des Ministeriums für Verkehr und der Generaldirektion bis hinunter in die kleinste Dienststelle in viel wirkungsvollere Weise bekanntwerden, als das bisher durch die Amtsblätter der einzelnen Reichsbahndirektionen möglich war. Darüber hinaus wird es seine Aufgabe sein, die Wirtschaftlichkeit unserer Reichsbahn steigern zu helfen, Verbesserungsvorschläge und neue Arbeitsmethoden, die in einer Dienststelle gefunden wurden, auch den anderen bekanntzumachen und dafür zu sorgen, daß die guten Ideen unserer Aktivisten breiteste Wirkung erzielen und nicht wie bisher nur einem engen Kreis unserer Kollegen bekannt sind. Es wird dabei helfen, den Bezirksegoismus zu überwinden und bei jedem Eisenbahner den Blick für die Aufgaben der Reichsbahn zu schärfen und ein tieferes Verständnis aller betrieblichen und verwaltungsmäßigen Zusammenhänge geben.

Ich wünsche dem neuen Mitteilungsblatt, daß es bald ein unentbehrlicher Helfer jedes verantwortungsbewußten Eisenbahners wird und mit dazu beiträgt, den Wettbewerb um die Verbesserung unserer Leistungen zum Wohle unseres Volkes bis in die kleinste Dienststelle zu tragen!

Berlin, 16. Oktober 1950

Erwin Kramer

Stv. Generaldirektor
der Deutschen Reichsbahn.**EIN GUTER ANFANG**

Die am 9. Oktober 1950 vom Ministerrat der Deutschen Demokratischen Republik erlassene Verordnung zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Deutschen Reichsbahn und der Lage der Eisenbahner stellt die Generaldirektion, vor allem die Verwaltungsstellen der Reichsbahn, vor große Aufgaben. Die in dieser Verordnung erteilten Aufträge, die Durchführung des Fünfjahrplans, erfordern von allen Verwaltungsstellen erhöhte Selbstinitiative, Tatkraft und entschlossenes Handeln.

Der Entschluß der Generaldirektion, ein zentrales Mitteilungsblatt herauszugeben, ist ein guter Entschluß. Das Mitteilungsblatt ist ein geeignetes und wirksames Mittel, alle Verwaltungsorgane laufend und schnell zu informieren. Es wird auch zur Auswertung der Erfahrungen der Aktivisten- und Wettbewerbsbewegung in den Dienst gestellt werden, um so schneller als bisher praktisch die an einer Stelle erprobten neuen Arbeitsmethoden auf alle Dienststellen zu übertragen.

Wir begrüßen die Herausgabe des Mitteilungsblattes und wünschen, daß es mit dazu beiträgt, die Arbeiten unserer Verwaltungsorgane zu verbessern.

Industriegewerkschaft Eisenbahn

Zentralvorstand

Roman Chwalek

Siegfried Schaefer

1

~~RESTRICTED~~

SICHERN WIR DEN SIEG!

Aufruf an alle Eisenbahner, Schiffer und Kraftfahrer

Werkstätige im Verkehrswesen! Ihr habt engste Fühlung mit der Bevölkerung. Darum ist es eure Pflicht, besondere Aktivität für die ungestörte Durchführung unserer Volkswahlen in der Deutschen Demokratischen Republik zu entfalten.

Unsere Regierung, die eine Regierung des Volkes ist, kämpft für den Frieden, für die nationale Unabhängigkeit, für die Festigung der antifaschistisch-demokratischen Ordnung und für einen bisher nicht erreichten Lebensstandard des deutschen Volkes.

Jeder Werkstätige steht mit Begeisterung für die Erfüllung dieser hohen Aufgaben ein. Unsere beispielgebende Aufbauleistung sowie die fortschrittlichen Gesetze und Maßnahmen unserer Regierung bilden die Grundlage für neue Erfolge, und der Fünfjahrplan sichert die weitere Aufwärtsentwicklung auf politischem, wirtschaftlichem und kulturellem Gebiet.

Je überzeugender unsere Erfolge sind, desto stärker werden die Anstrengungen des Gegners sein, diese Erfolge durch Sabotage, Verleumdung und am Ende auch durch Mord zu vernichten.

Der anglo-amerikanische Imperialismus und seine deutschen Helfershelfer versuchen, die Durchführung unserer wahrhaft demokratischen Wahlen zu stören. Agenten wollen unseren friedlichen Aufbau unterminieren; sie verbreiten wilde Gerüchte, verteilen lügenhaftes Propagandamaterial und legen Hetzschriften in Fahrzeuge, Personenschiffe, Wartehallen usw.

Darum seid wachsam!

Legt diesen Verbrechern das Handwerk!

Jeder, der in der Deutschen Demokratischen Republik zum Kriege hetzt, ist ein Feind des Volkes!

Die gemeinsame Kandidatenliste der Nationalen Front des demokratischen Deutschland ist der Ausdruck des gemeinsamen Willens der demokratischen und patriotischen Kräfte unseres Volkes und das große Beispiel für unser ganzes Vaterland!

Unser gemeinsamer Kampf gilt dem Frieden, der Einheit Deutschlands und dem Wohlstand unseres Volkes! Durch unser gemeinschaftliches Handeln am 15. Oktober 1950 sichern wir den Sieg der Nationalen Front des demokratischen Deutschland!

Prof. Dr. Ing. Reingruber

Minister

Wilhelm Bachem

Staatssekretär

Ministerium für Verkehr der Deutschen Demokratischen Republik

Erwin Kramer

Stellv. Generaldirektor
Deutsche Reichsbahn

Ernst Wollweber

Generaldirektor
Schifffahrt

Wilhelm Banaschak

Generaldirektor
Kraftverkehr und Straßenwesen

Roman Chwalek

Industriegewerkschaft Eisenbahn

Karl Ulrich

Industriegewerkschaft Transport

UND NUN PRAKTISCH ANWENDEN - - - !

von **Karl Hetz** / kfm. Dir. der Gen.-Dir.

„Der Beginn einer entscheidenden Entwicklung“, so schrieb Roman Chwalek anlässlich der Bekanntgabe der Verordnung unserer Regierung vom 9. Oktober 1950 über die „Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der DR und der materiellen Lage der Eisenbahner“. Entscheidend, weil auf Grund dieser Verordnung die gesamte Arbeitsleistung unserer Eisenbahnerkollegen sich widerspiegeln wird in der nun gesetzlich geforderten Aufstellung der Betriebs- und Finanzpläne.

Was heißt das?

Unser Eisenbahnbetrieb arbeitet auf der Basis der Eigenwirtschaftlichkeit in seiner Gesamtheit. Die einzelnen Dienststellen, wie z. B. die Interessenbahnhöfe, Bw, Bww, Bm, RAW, die zusammengefaßten Signal- und Fernmeldemeistereien, werden im Laufe des I. Halbjahres 1951 eine bestimmte vermögensmäßige und operative **wirtschaftliche** Selbständigkeit besitzen und tragen damit die Verantwortung für die übernommenen

Verpflichtungen. Sie erhalten bestimmte Umlaufmittel, führen Lohnkonten bei der Bank sowie die geschlossene Einheits-Durchschreibebuchführung. Das heißt, daß unsere Dienststellen produktionstechnische Wirtschaftseinheiten auf der Basis der Eigenwirtschaftlichkeit werden zur Erstellung der Produktions-(Transport-) Leistungen, die im Plan festgelegt sind — und zwar im Volkswirtschaftsplan für die Deutsche Reichsbahn und die Wirtschaft insgesamt, im Betriebsplan für die einzelnen Dienststellen. Der Betriebsplan ist der für die einzelne Dienststelle konkretisierte Teil des Volkswirtschaftsplanes. Aus diesem neuen Charakter unserer Dienststellen ergibt sich eine Grundaufgabe: **Ausarbeitung der Methoden, die zur Erfüllung und Übererfüllung der Pläne dienen.**

Im Gegensatz zu den bisherigen Verfahren der Kame-ralistik erstellen wir im Jahre 1951 keine „Haushaltspläne“, sondern erstmalig einen **Finanzplan**. Jede unserer Dienststellen arbeitet ab 1. Januar neben dem

RESTRICTED

„Produktions“- (oder Leistungs-) Plan nach einem Finanzplan, der die notwendige Ergänzung des „Produktionsplanes“ in finanzieller Hinsicht ist.

Worin unterscheidet sich die bisherige Titelwirtschaft von den „Finanzplänen“?

Die bisherige Titelwirtschaft war eine Wirtschaftsführung, die vom „grünen Tisch“ aus die Summen festsetzte, die für Personalkosten, Unterhaltung der Anlagen, Neubeschaffungen usw. verausgabt werden durften. Für den einzelnen Kollegen war es nicht möglich, die Wirtschaftlichkeit seines Betriebes schon vorher zu beeinflussen. Viele notwendige Maßnahmen fielen der Begründung zum Opfer, daß angeblich keine Geldmittel vorhanden seien. Der „Soll“-„Kopf“-Plan war das Korsett unserer Bürokraten. Die Leistungen unserer Aktivisten konnten infolge der Planlosigkeit nicht im Direktorenfonds ihre Auswirkung finden.

Wird das jetzt anders?

Der Finanzplan der DR wird aufgestellt nach den Plänen der untersten Dienststellen über Amt, Direktion zur Generaldirektion. Die Grundlage dafür sind die Betriebspläne. Es hat sich erwiesen, daß bei der Erstellung des Grob-Finanzplanes für 1951 unsere Kollegen Aktivisten, Brigadiere, Meister, Lokpersonale und BGLeitungen noch **keineswegs ausreichend** mitgewirkt haben. Von verschiedenen Direktionen, wie Schwerin, Halle z. B., wurde nach dem bürokratischen Schematismus vergangener Zeiten gehandelt, ohne daß weder die aktivistischen Leistungen unserer Eisenbahner berücksichtigt, noch an die Möglichkeit der Übertragung dieser Leistungen zur Dauerleistung der Masse unserer fortschrittlichen Kollegen gedacht wurde. Dieser entscheidende Fehler muß in den nächsten Wochen bei der Überarbeitung und Verfeinerung der Pläne ausgemerzt werden.

Welche grundsätzlichen Aufgaben sind vordringlich zu lösen?

Konkret läßt sich die Hauptaufgabe unserer Kollegen — nicht nur der Verwaltungskollegen, sondern auch der Kollegen Lokführer, Rangierer, Buas und Dienststellenleiter — in drei Hauptpunkte zusammenfassen, aus denen sich alle weiteren Aufgaben ergeben:

1. Die Erhöhung der Rentabilität unserer DR muß vor allem durch die **Senkung der Selbstkosten** erfolgen.
2. Um die Selbstkosten zu senken, ist es unerlässlich, die Methoden zur Senkung der Selbstkosten zu studieren und sie auch anzuwenden.
3. Die Senkung der Selbstkosten kann nicht spontan, sondern muß **geplant werden auf Grund unserer Betriebspläne und „Aktivistenpläne“**.

Was verstehen wir unter den Selbstkosten in den Betrieben unserer DR?

Für die DR-Dienststellen sind es die Kosten, die wir laufend abführen müssen:

Ausgaben für Material, also Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, die Lohnkosten unserer Produktion (Transportleistung sowie Reparaturen und Unterhaltung), die Beträge, die an den Staat abzuführen sind, um die fixen Fonds (Gebäude, Maschinen, Fahrzeuge usw.) zu amortisieren.

Dazu kommen noch die Steuern und die an den Staatshaushalt abzuführenden Gewinnanteile. Die betrieblichen Selbstkosten sind im Finanzplan festzulegen, da

sie entscheidend sind für die Untersuchungen über die Steigerung der Arbeitsproduktivität und die Senkung der Selbstkosten, die der Betrieb bzw. die Dienststelle beeinflussen kann.

Es versteht sich also von selbst, daß die DR nicht den Teil ihrer Selbstkosten senken kann, den sie laut Plan an den Staat abführen muß.

Welche Methoden sind für die Senkung der Selbstkosten vorgesehen?

Bisher richteten unsere Aktivisten ihre Aktivität auf die **wichtigste Methode** zur Senkung der Selbstkosten, nämlich auf die Steigerung der Arbeitsproduktivität. Das allein ist nicht ausreichend, wenn unsere Dienststellen sich darauf beschränken, Maßnahmen zur Steigerung der Arbeitsproduktivität zu treffen. Sie müssen vielmehr ergänzt werden durch das Streben nach Senkung der Selbstkosten der Dienststellen durch Ökonomisierung, das heißt durch das Sinken des Aufwandes an Arbeitsmitteln, z. B. bessere Auslastung der Güterwagen und Lokomotiven, Schnelldrehverfahren, ferner an Roh-Hilfs- und Betriebsstoffen (z. B. Anwendung der „Ostermannschen“ Schmiering, des „toten Feuerbettes“). Also zusammengefaßt durch Senkung der Kosten für Amortisation, Materialien usw. der „fixen und zirkulierenden Fonds“. Diese zusätzliche Senkung der Selbstkosten ist nicht unmittelbar auf die Steigerung der Arbeitsproduktivität zurückzuführen, sie muß daher besondere Beachtung finden.

Von seiten unserer Aktivisten, wie Heine, Fritsche, Laake und vielen anderen und der Gewerkschaft wird immer stärker die grundlegende Forderung der Entwicklung und Ausbreitung der Aktivistenbewegung gestellt. Die **planmäßige Erweiterung der 500er Bewegung** im Fünftjahrplan wird eine entscheidende Methode in der Selbstkostensenkung sein. Sie bringt neben der Steigerung der Arbeitsproduktivität durch das Lokpersonal und die Kollegen des Betriebes und Verkehrs noch die verlangte zusätzliche Ökonomisierung des Kohlenverbrauchs, der Schmiermittel wie der Einsparung von Fahrzeugen.

Worin besteht die Ökonomisierung, d. h. die bessere Ausnutzung der fixen und zirkulierenden Fonds?

Die Ökonomisierung der **fixen** Fonds besteht vor allem in der besseren Ausnutzung durch ihre Mehrbelastung. Dies gilt vor allem für unsere Bwe, Bwwe, Bmen, RAWe und Signal- und Fernmeldewerkstätten. Die bessere Ausnutzung besteht im Übergang zum Mehrschichtensystem und die Vermeidung jedes Leerlaufs innerhalb der Schichten (z. B. dreischichtige Auslastung der Werkzeugmaschinen, Verkürzung der Ausbleibezeiten der Lok). Die Aufgabe liegt in der Bestimmung des besten Ausnutzungsgrades des fixen Fonds.

Die Ökonomisierung des zirkulierenden Fonds unserer DR wird durch die Herabsetzung der **Verbrauchsnormen** der Hilfs- und Betriebsstoffe erreicht. In den letzten Monaten sind durch Kollektivs von Technikern und Kollegen der Materialversorgung **technisch und wirtschaftlich begründete Verbrauchsnormen** erstellt worden. Diese festgelegten Verbrauchsnormen für Stoffe und Energie sind von ganz grundlegender Bedeutung. Sie sind die **Voraussetzung** für die ständige Senkung der Selbstkosten. Sie dürfen nicht statistisch ermittelt werden. Es ist deshalb ein fortlaufender Erfahrungsaustausch zwischen unseren Betrieben erforderlich. Ihre Überprüfung und Verbesserung ist die neue Aufgabe unserer Aktivisten, der gesamten Belegschaft, Verbrauchsnormen, die gesenkt werden, dürfen

RESTRICTED

nicht innerhalb der Dienststellen vergraben werden, sondern sie müssen sofort verallgemeinert werden.

Die Senkung der Selbstkosten wird also hauptsächlich von zwei Faktoren bestimmt: Senkung des Lohnanteils und Senkung der Materialkosten bei unserer Transportleistung.

Was sollen daher unsere Dienststellen tun?

Regelmäßig ihre Analysen des Betriebes durchführen; alle erforderlichen technischen, organisatorischen und wirtschaftlichen Maßnahmen im „Aktivistenplan“ fest-

legen. Daraus entspringen die konkreten Aufgaben: innerhalb der Dienststellen Selbstkostenvergleiche hinsichtlich der Zeit und der Sache durch Wettbewerbe zu organisieren; für den Arbeits- und Materialaufwand haben Normen die Grundlage für die Kosten zu bilden. Diese Aufgaben können nur dann voll erfüllt werden, wenn das Rechnungswesen der Deutschen Reichsbahn als staatliches Unternehmen so umgestellt wird, daß es den Bedingungen, wie sie bei den volkseigenen Betrieben gestellt werden, entspricht.

(Fortsetzung folgt)

BETRIEBLICHE ABRECHNUNG

IN DEN BETRIEBS- UND VERKEHRSDIENSTSTELLEN DER DEUTSCHEN REICHSBAHN

Um die im Fünfjahrplan vorgesehene Selbstkostensenkung von 15,5 Prozent erreichen zu können, müssen neben der Verbesserung der Betriebsführung und der Arbeitsorganisation auch neue Wege in der Wirtschaftsführung bei der Deutschen Reichsbahn eingeschlagen werden.

Der Übergang zum Rentabilitätsprinzip bei den einzelnen Dienststellen, mit der Verantwortung der leitenden Beschäftigten, macht die Einführung des betrieblichen Abrechnungswesens nach den Grundsätzen der volkseigenen Wirtschaft notwendig.

Nachdem die RAWen seit langem und die Dienststellen des Betriebsmaschinendienstes seit dem 1. September 1950 organisations- und abrechnungsmäßig nach diesen Grundsätzen umgestellt sind, sollen nun für die Betriebs- und Verkehrsdienststellen (Bahnhöfe) die Voraussetzungen für die im Rahmen der Betriebspläne wirtschaftlich selbständige Geschäftsführung geschaffen werden.

a) Neue Organisationsform

Hierzu ist es zunächst notwendig, die Struktur der Betriebs- und Verkehrsdienststellen den neuzeitlichen Gesichtspunkten anzupassen. Die über 2000 Bahnhöfe in der Deutschen Demokratischen Republik werden zu rund 210 Interessenbahnhöfen zusammengefaßt, die je für sich wirtschaftlich selbständig arbeiten. In einem Interessenbahnhof, der einen Ausschnitt des Reichsbahnnetzes umfaßt, sind alle Betriebs- und Verkehrsstellen des Interessenbereichs zusammengefaßt einschl. aller Gebäude, Gleis- und Signalanlagen, Sicherungs-, Fernmelde- und sonstigen Anlagen.

Für den Interessenbahnhof wird eine Organisationsform angewendet, die der Struktur der bereits umgestellten Dienststelle der Deutschen Reichsbahn und der volkseigenen Wirtschaft im Grundsätzlichen entspricht. Diese Gliederung wird auch bei der weiteren Umstellung aller anderen Reichsbahnstellen angewendet. Der organisatorische Aufbau eines Interessenbahnhofs wird sich zukünftig wie folgt gestalten:

Unter der Leitung des Dienststellenvorstehers, der für die Arbeit des gesamten Interessenbereichs verantwortlich ist, bestehen drei Gruppen:

1. Arbeitsvorbereitungsgruppe

In dieser Gruppe werden alle mit der Arbeitsvorbereitung zusammenhängenden Fragen bearbeitet. Zu diesem

Zweck sind ein Arbeitsnormen-(TAN-)Büro, die Arbeitskräfteplanung, die Material- und Gerätebereitstellung, die Gesamtplanung des Betriebes, die betriebswirtschaftliche Auswertung der Abrechnungsunterlagen, statistische Erhebungen und die technischen Maßnahmen für den Betrieb und die Unterhaltung der eigenen Anlagen im Interessenbahnhof als Arbeitsraten vorgesehen. Der Leiter der Arbeitsvorbereitungsgruppe ist immer der Vertreter des Dienststellenvorstehers.

Da in der Vorbereitungsgruppe alle einleitenden und kontrollierenden Maßnahmen für den gesamten Betriebs- und Verkehrsablauf des Bahnhofs durchgeführt werden müssen, sind für den AV-Gruppenleiter und seine Mitarbeiter die besten und fortschrittlichsten Kräfte der Dienststellen vorzusehen.

2. Betriebs- und Verkehrsdienstgruppe

Hier werden alle unmittelbar mit dem Betriebs- und Verkehrsdienst zusammenhängenden Tätigkeiten zusammengefaßt. Es sind dieses: Allgemeine Betriebs- und Verkehrsangelegenheiten, Unregelmäßigkeit, Fahrmeister, Betriebsüberwachung, Fahrdienstleiter, Aufsicht, Fernschreib- und Fernsprechstellen, Kassenangelegenheiten, Wagendienst und Zugabfertigung, VÜ-Sammelstelle, Abfertigung, Versand und Empfang und Ermittlung.

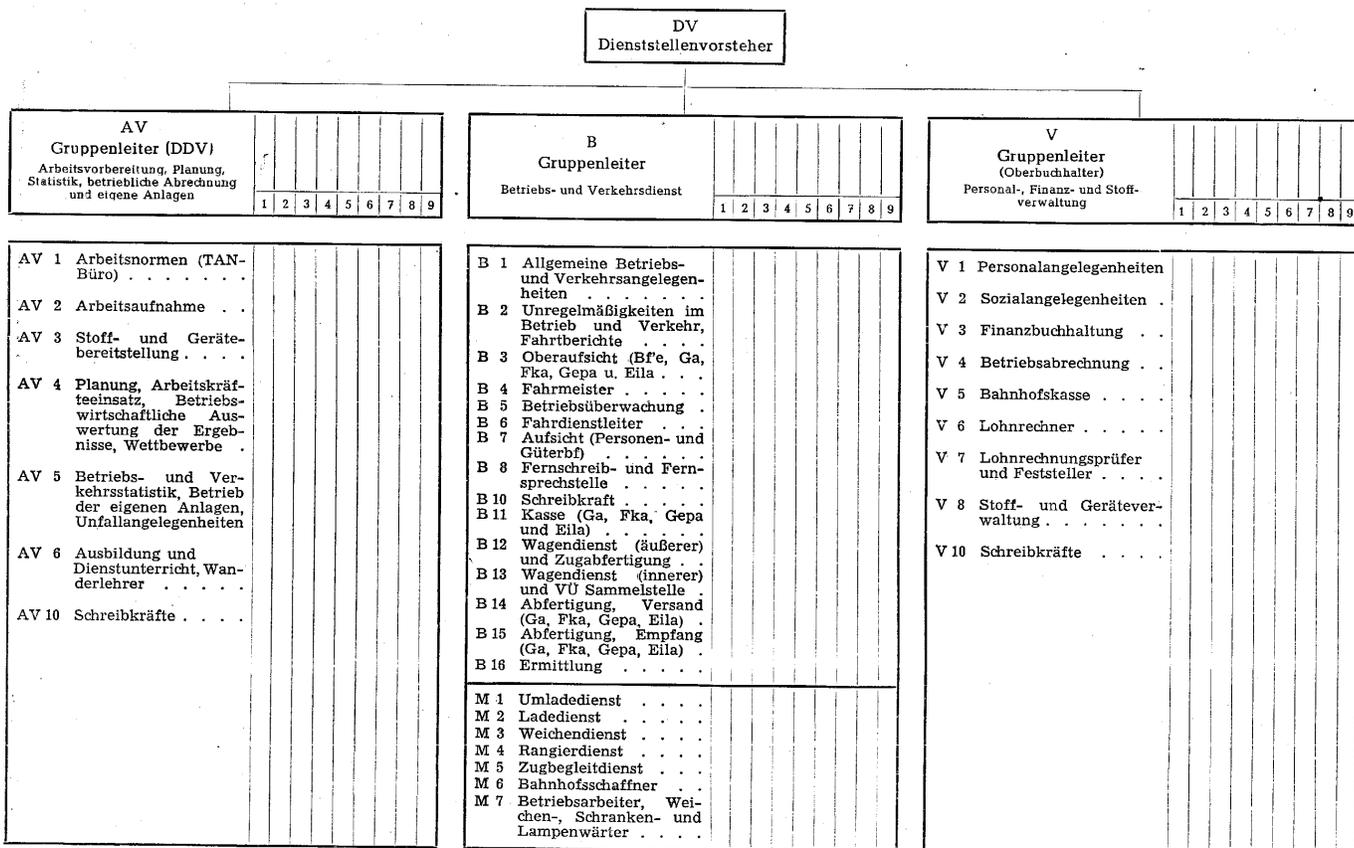
In Meistereien werden die Beschäftigten des Umladedienstes, des Ladedienstes, des Weichendienstes, des Rangierdienstes und des Zugbegleitedienstes, die Bahnhoffschaffner und die Betriebsarbeiter zusammengefaßt.

3. Verwaltungsgruppe

Diese Gruppe umfaßt die Angelegenheiten der Beschäftigten, Sozialangelegenheiten, Finanzbuchhaltung und Betriebsabrechnung, Lohnbüro, Stoff- und Geräteverwaltung und die Bahnhofskasse. Der Leiter der Verwaltungsgruppe muß ein mit dem Finanz- und Kassenwesen vertrauter Kollege sein, der als Oberbuchhalter des Interessenbahnhofs anzusehen ist. Er trägt neben dem Dienststellenvorsteher die Verantwortung für alle finanztechnischen Maßnahmen der Dienststelle und hat mit dem DV gemeinsam die Belege zu unterschreiben. In dem beiliegenden Plan ist das Muster der Organisation eines Interessenbahnhofs dargestellt.

Je nach den Aufgaben des Interessenbahnhofs können mehrere Arbeitsraten von einem Sachbearbeiter wahrgenommen werden, oder es können bei umfangreichen

GLIEDERUNGSPLAN FÜR BAHNHÖFE (BETRIEB UND VERKEHR)



RESTRICTED

Arbeitsgebieten mehrere Sachbearbeiter gemeinsam die Aufgaben einer Rate erledigen. Die Bezeichnung der Raten erfolgt dann durch Index (z. B. B 6.1, 6.2 usw.). Da alle Arbeitsraten nur im Interessenbahnhof selbst besetzt werden müssen, in den zugehörigen Bahnhöfen oder Abfertigungen jedoch nur einige Arbeitsraten örtlich besetzt werden, ist in den senkrechten Spalten bei den einzelnen Stellen ein entsprechender Vermerk vorgesehen. Die Arbeitsraten der AV- und V-Gruppe sind in der Regel nur im Interessenbereich an einer Stelle, meistens am Ort des Interessenbahnhofs, erforderlich, dagegen können einige oder alle Raten der B-Gruppe in allen zugehörigen Bahnhöfen erforderlich werden.

b) Einnahmeermittlung

Die Leistungen der Betriebs- und Verkehrsdienststellen bestehen in der Durchführung von Zugfahrten mit allen dazugehörigen Nebenarbeiten, in der betrieblichen Behandlung von Fahrzeugen und in der Abfertigung von Personen, Gepäck und Gütern.

Für diese Leistungen müssen die Interessenbahnhöfe Einnahmen erhalten, um hiervon ihre Ausgaben bestreiten zu können. Im Gegensatz zur früheren kameralistischen Rechnungslegung, mit einer Ausgabeermächtigung nach „Titeln und Ziffern“, ohne direkte Bindung an die Einnahmen der Dienststellen, soll zukünftig durch ständiges Vergleichen der Aufwendungen und Erträge der wirtschaftliche Erfolg den einzelnen Dienststellen sichtbar gemacht werden.

Wie werden nun die Einnahmen des Interessenbahnhofs ermittelt?

Für die Leistungen des Interessenbahnhofs werden Richtwerte nach den tatsächlichen Aufwendungen unter Berücksichtigung der betrieblichen und organisatorischen Besonderheiten der einzelnen Dienststellen berechnet, und zwar nach geleisteten Zugkilometern für:

a) Reisezüge

1. Fernverkehr
2. Nah- und Vorortverkehr
3. Triebwagenverkehr
4. S-Bahnverkehr (nur RBD Berlin)

b) Güterzüge

1. Durchgangsgüterzüge
 - a) Schwerlast
 - b) Sonstige
2. Eilgüterzüge (Leig)
3. Nahgüterzüge
4. Güterzüge mit Personenbeförderung
5. Dienstzüge (Az, Lz usw.)

Für die Rangierleistungen und die hierzu gehörenden betrieblichen Arbeiten werden nach dem Wagenausgang die Einnahmen nach Wagenzahl berechnet, und zwar getrennt nach:

- a) Reisezugwagen
- b) Güterwagen,

in der Unterteilung:

1. in eigene Zusatzanlagen (Ladestraßen, Abfertigungen)
2. in fremde Zusatzanlagen (Anschlußgleise)
3. ins Netz (Streckengleise).

Für die Verkehrsleistungen werden die Einnahmen ermittelt für:

- a) Wagenladungen (für 1000 t)
 1. Versand
 2. Empfang
 3. Umladungen
- b) Stückgut (für 1000 t)
 1. Versand
 2. Empfang
 3. Umladung
- c) Gepäck- und Expreßgutverkehr (für 1000 Stück)
 1. Versand
 2. Empfang
 3. Umladungen
- d) Gepäckaufbewahrung (für 1000 Stück)
- e) Verkaufte Fahrausweise (für 1000 Stück)

Die monatlichen Erträge ergeben sich für einen Interessenbahnhof, also aus der Berechnung der einzelnen Leistungen multipliziert mit den jeweiligen Plankosten. Die Geldeingänge bei den Kassen der Güterabfertigungen, Fahrkartenausgaben, Gepäckabfertigungen und Eilgüterabfertigungen sind nicht als Einnahmen für die Leistungen des Interessenbahnhofs anzusehen und wie bisher in der üblichen Art abzuliefern.

c) Ausgabendarstellung

Für die Ermittlung der Ausgaben werden sämtliche in einem Interessenbahnhof anfallenden Kosten, und zwar die unmittelbaren und die mittelbaren, nach einheitlichen Gesichtspunkten nach den Grundsätzen der kaufmännischen Abrechnung erfaßt und dargestellt. Hierbei werden die Lohn- und Gehaltskosten, die Materialkosten, die Gemeinkosten (Zuschläge) und die Verwaltungskosten gesondert ermittelt.

Die Erträge und die Aufwendungen werden monatlich in Betriebsabrechnungsbögen bei jedem Interessenbahnhof zusammen- und gegenübergestellt und ergeben die Werte für den geldmäßigen Erfolg der Arbeiten. Das im Betriebsabrechnungsbogen dargestellte Betriebsergebnis gibt Aufschlüsse über die Maßnahmen, die zur Selbstkostensenkung und Steigerung der Arbeitsproduktivität bei jeder Betriebs- und Verkehrsdienststelle getroffen werden müssen.

Kolleginnen und Kollegen des Betriebs- und Verkehrsdienstes! Die vorstehend nur kurz geschilderten Veränderungen in der Organisation und der Leistungsabrechnung in euren Dienststellen sind revolutionär und können nur erfolgreich durchgeführt werden, wenn alle Beschäftigten, unter Führung der fortschrittlichsten Kräfte, sich voll und ganz für das Gelingen mit einsetzen.

Unser Ziel ist, auch im Betriebs- und Verkehrsdienst zu noch höheren Leistungen zu kommen und die Selbstkosten im Interesse der Verbesserung unserer gesamten Volkswirtschaft weiter zu senken.

Peters

RESTRICTED

VERORDNUNG ZUR VERBESSERUNG DER WIRTSCHAFTLICHKEIT DER DEUTSCHEN REICHSBAHN UND DER LAGE DER EISENBÄHNER IN DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK

Die große Bedeutung der Deutschen Reichsbahn für die weitere Entwicklung unserer krisenfreien Friedenswirtschaft und für die Erfüllung unserer Volkswirtschaftspläne erfordert den ganzen Einsatz aller bei der Deutschen Reichsbahn beschäftigten Arbeiter und Angestellten. Die Aktivisten- und Wettbewerbsbewegung bei der Deutschen Reichsbahn hat mit ihren großen Erfolgen dazu beigetragen, die Arbeitsproduktivität zu steigern. Dadurch war es möglich, die Ziele des Zweijahrplanes in 1 1/2 Jahren zu erreichen. Durch die vorfristige Erfüllung der Transportpläne haben die Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik ihren Anteil an der Festigung der antifaschistisch-demokratischen Ordnung und damit zu einem besseren Leben beigetragen.

Das Fahren von Schwerlastzügen, die Wettbewerbe der 500-Lok.-Kolonnen, die Wettbewerbe um den Titel „Brigade der ausgezeichneten Qualität“ in allen Berufszweigen der Deutschen Reichsbahn sind der Ausdruck einer neuen Einstellung zur Arbeit und des wachsenden demokratischen Staatsbewußtseins.

Der von der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik beschlossene Fünfjahrplan stellt auch der Eisenbahn große Aufgaben. Um diese im Interesse des allgemeinen Wirtschaftsaufbaues zu erfüllen, ist eine weitere Entfaltung der Arbeitsinitiative der Eisenbahner erforderlich. Indem die Eisenbahner ihre Arbeit verbessern, leisten sie einen großen Beitrag im Kampf um den Frieden und um ein einheitliches, demokratisches und friedliebendes Deutschland.

Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Deutschen Reichsbahn und zur Verbesserung der Lage der Eisenbahner wird folgendes verordnet:

I. Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Deutschen Reichsbahn

§ 1

(1) Spätestens ab 1. Januar 1951 sind für folgende Betriebe der Deutschen Reichsbahn Betriebspläne zu erstellen:

Reichsbahnausbesserungswerke,
Bahnbetriebswerke,
Bahnbetriebswagenwerke und
Bahnmeistereien.

(2) Für die übrigen Dienststellen ist die Umstellung auf Betriebspläne bis Ende des Jahres 1951 durchzuführen.

§ 2

Die Entlohnung erfolgt auf der Grundlage des Leistungslohnes bzw. des Leistungsprämienlohnes für alle Arbeitsvorgänge.

§ 3

(1) Die Reparaturwerkstätten der Deutschen Reichsbahn werden bei der Belieferung mit Materialien nach Plan vordringlich behandelt.

(2) Für die Unterhaltung des Oberbaues ist eine verbesserte Zuteilung mit Materialien und Werkzeugen durchzuführen. Insbesondere mit

Schottergabeln,
Schienensägen,
Schwellenbohrern,
Winden,
Schneidbohrern usw.

§ 4

Zur weiteren Steigerung der Arbeitsproduktivität sind von der Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn schnellstens Maßnahmen unter Auswertung der Erfahrung der Aktivisten durchzuführen, die eine Verbesserung des Betriebsablaufes sicherstellen und die die Einführung neuer Arbeitsmethoden sowie die weitestgehende Mechanisierung in allen Betriebszweigen gewährleisten.

II. Verbesserung der materiellen Lage der Eisenbahner

§ 5

Entsprechend der wichtigen Rolle der Eisenbahn für die Erfüllung der Volkswirtschaftspläne ist für die Arbeiter und Angestellten der Eisenbahn bei ununterbrochener Beschäftigungszeit eine zusätzliche Entlohnung einzuführen, wofür in gesonderten Tabellen die Tätigkeitsmerkmale festzulegen sind.

§ 6

(1) Die Einteilung der Berufsgruppen für die zusätzliche Entlohnung wird von der Generaldirektion Reichsbahn unter Beteiligung der IG Eisenbahn vorgenommen.

(2) Zur ersten Tätigkeitsgruppe gehören die Eisenbahner im

Verkehr,
Betrieb,
Betriebsmaschinendienst,
Fernmelde- und Signalwesen, sowie in den Starkstrommeistereien.

§ 7

(1) Die in § 6 vorgesehenen Entlohnungen betragen für die erste Tätigkeitsgruppe bei guten Leistungen und ununterbrochener Tätigkeit nach

2 Jahren 2 Prozent,
4 Jahren 4 Prozent und
6 Jahren 8 Prozent

des Jahresbruttoeinkommens.

(2) Als Stichtag der Beschäftigungsdauer für die zusätzliche Entlohnung wird der 1. Januar 1949 festgelegt.

(3) Die Zahlungen finden erstmalig am 1. März 1951 statt.

§ 8

Die Mittel für die zusätzliche Entlohnung werden aus der Lohnsumme, die im Finanzplan der Generaldirektion Reichsbahn vorgesehen ist, entnommen.

§ 9

Die Deutsche Reichsbahn hat mit den leitenden Angestellten Einzelverträge abzuschließen.

§ 10

Die Arbeiter und Angestellten der Deutschen Reichsbahn erhalten ab 1. Januar 1951 nach Beschäftigungsdauer von 10, 25 und 40 Jahren eine Prämie und ein Diplom für gute Leistung. Die Höhe der Prämien wird durch Durchführungsbestimmungen geregelt.

§ 11

Die Verordnung der Deutschen Demokratischen Republik vom 17. August 1950 über die zusätzliche Altersversorgung der technischen Intelligenz in den volkseigenen und ihnen gleichgestellten Betrieben findet auch für die bei der Deutschen Reichsbahn Beschäftigten Anwendung.

III. Verbesserung der sozialen Betreuung der Eisenbahner

§ 12

Ab 1. Januar finden bei der Deutschen Reichsbahn die Vorschriften über den Direktorenfonds nach den vom Ministerium der Finanzen erlassenen Richtlinien Anwendung.

§ 13

Die Wiederherstellung der zerstörten Eisenbahnerwohnungen, Unterkunftsräume für das Betriebspersonal, Aufenthalts-, Wasch- und Ankleideräume, besonders in den Bahnbetriebswerken, ist im Rahmen der Volkswirtschaftspläne zu beschleunigen.

§ 14

Die gemäß § 48 des Gesetzes der Arbeit (GBL S. 349) vorgesehene unentgeltliche Lieferung von Arbeitsschutzkleidung einschließlich Schuhen ist zu verbessern, und hat nach Richtlinien zu erfolgen, in denen der Kreis der Bezugsberechtigten nach einzelnen Gattungen festgelegt wird.

§ 15

Die gesundheitliche Fürsorge für die Eisenbahner ist durch Errichtung von Betriebspolikliniken zu verstärken.

§ 16

(1) Bei der Deutschen Reichsbahn ist die Zahl der beschäftigten Frauen zu erhöhen.

(2) Zur Förderung der Beschäftigung weiblicher Arbeitskräfte ist die Zahl der Betriebskindergärten und der Frauen-Hygieneräume zu erhöhen.

§ 17

Arbeiter und Angestellte erhalten bei einer ununterbrochenen Beschäftigungsdauer von mehr als 30 Jahren

bei der Eisenbahn zusätzliche 3 Tage bezahlten Urlaub pro Jahr.

§ 18

Die Werkkütchenverpflegung ist durch sorgfältigen Einkauf qualitativer, bester Produkte und abwechslungsreicher Gestaltung zu verbessern.

§ 19

In Dienststellen der Reichsbahn sind Verkaufsstellen für Lebensmittel und Industriewaren zu errichten. Näheres regeln die Durchführungsbestimmungen.

IV. Nachwuchsförderung und fachliche Qualifizierung der Eisenbahner

§ 20

Für die Erfüllung der ständig steigenden Aufgaben der Deutschen Reichsbahn ist die Heranbildung der erforderlichen Fachkräfte zu sichern. Besondere Aufmerksamkeit ist auf die Qualifizierung der vorhandenen Fachkräfte zu legen. Dafür ist erforderlich:

1. Der Ausbau bzw. die Errichtung von Schulen für folgende Berufsgruppen:
Maschinenschlosser,
Schmiede,
Motorschlosser,
Elektroschlosser,
Fernmelde- und Signalmechaniker.
2. Der Ausbau bzw. Errichtung von Internatsschulen für den mittleren, technischen und nichttechnischen Dienst.
3. Gewährung von freier Wohnung, freier Verpflegung und unentgeltlicher Eisenbahnerkleidung für die Schüler der Internatsschulen sowie die Bezahlung dieser Schüler nach den mit der IG Eisenbahn vereinbarten Sätzen.
4. Verstärkte Durchführung von Kursen zur weiteren Entwicklung der vorhandenen Fachkräfte.
5. Der Ausbau bzw. die Errichtung von Betriebsberufsschulen mit mindestens je 100 Schülern.
6. Die Errichtung von Wohnheimen für Schüler im Rahmen des Volkswirtschaftsplanes.
7. Änderung der Tauglichkeitsvorschrift der Deutschen Reichsbahn entsprechend den gesellschaftlichen Veränderungen in der Deutschen Demokratischen Republik.

V. Besondere Ehrenrechte

§ 21

Für alle Eisenbahner ist eine einheitliche Berufskleidung mit Abzeichen entsprechend der Stellung im Beruf einzuführen.

§ 22

Am 14. Juni 1950 wurde den ersten Arbeitsbrigaden bei der Eisenbahn der Titel „Brigade der ausgezeichneten

Qualität“ verliehen. Darum wird der zweite Sonntag im Juni zu Ehren der Eisenbahner zum „Tag des deutschen Eisenbahners“ erklärt.

§ 23

An besonders verdiente Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik werden am „Tag des deutschen Eisenbahners“ Titel und Ehrenzeichen „Verdienter Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik“, verbunden mit Prämien, verliehen. Gleichzeitig werden für den Träger der Auszeichnung und seine Familie zusätzlich zwei Freifahrten im Jahr auf allen Strecken der Deutschen Reichsbahn gewährt.

VI. Schlußbestimmungen

§ 24

Durchführungsbestimmungen zu dieser Verordnung werden vom Ministerium für Verkehr in Übereinstimmung mit den Ministerien der Finanzen, für Arbeit und Gesundheitswesens sowie nach Anhören des Zentralvorstandes der IG Eisenbahn Erlassen.

§ 25

Diese Verordnung tritt mit ihrer Verkündung in Kraft.

EHRENTAFEL

Unter den als „Helden der Arbeit“ ausgezeichneten Männern und Frauen befinden sich drei Kollegen der Deutschen Reichsbahn.

Ruhm und Ehre unseren Helden der Arbeit

KARL FRITSCHKE

Lokomotivführer im Bahnbetriebswerk Leipzig-Wahren für: durchschnittliche Tagesleistungen seiner Lokbrigade von 527 km bei hoher Kohlenersparnis.

PAUL HEINE

Lokführer im Bahnbetriebswerk Leipzig-Wahren für: die Initiative bei der Schwerlastzug-Bewegung und den Langstrecken-Fahrten bei der Eisenbahn.

WERNER LAAKE

Lokführer im Bahnbetriebswerk Friedrichstadt für: entscheidende Leistungen der von ihm geleiteten Brigade des Jugendfahraktivs „Max Seydewitz“ auf gebirgigen Strecken.

Allen Kollegen Aktivisten größte Anerkennung, Lob und beste Wünsche.

VERFÜGUNGEN UND BEKANNTMACHUNGEN

A. Verf. der Gen.-Dir.

GD 1

An die Reichsbahndirektionen der DDR
Betr.: Schienenlastkraftwagen

Die Schienenlastkraftwagen entsprechen wegen ihres großen Achsstandes, Fehlens von Lenkachsen, anderer Bremsrichtungen sowie Zug- und Stoßvorrichtungen nicht den Bedingungen für Regelfahrzeuge nach der BO § 27 und FV § 4. Auf den Einsatz von Schienenlastkraftwagen kann zur Einsparung von Lok und Kohle und im Interesse der Beschleunigung des Stückgutverkehrs nicht verzichtet werden. Die Behandlung der Schienenlastkraftwagen als Kleinwagen ist betrieblich sehr hinderlich und nur als Zugfahrten tragbar.

Die fahrdienstliche Behandlung der Schienenlastkraftwagen wird mit Genehmigung des Ministers für Verkehr — VII/72/1816/50 vom 18. August 1950 — gemäß § 3 (1) der Eisenbahn-, Bau- und Betriebsordnung durch anliegende Sondervorschrift geregelt.

Die Sondervorschrift gilt zunächst bis 31. Dezember 1951. In der BO § 27 und FV § 4 ist auf diese Verfügung hinzuweisen.

Die Anordnung ist in die SbV aufzunehmen.

Der Eingang der Verfügung ist bis 25. Oktober 1950 zu bestätigen.

Berlin, 5. Oktober 1950

gez. Kramer

GD 2

Sondervorschrift für die Verwendung und fahrdienstliche Behandlung der Schienenlastkraftwagen

1. Die Schienenlastkraftwagen sind fahrdienstlich als Züge im Sinne der FV zu behandeln. Sie erhalten eine Zugnummer und verkehren nach vorher bekanntzugebenden Plänen.
2. Schienenlastkraftwagen müssen einen Raddruck von mindestens 3,5 t haben. Zur Herstellung des Stromschlusses an den Zugeinwirkungsstellen muß zwischen den Rädern jeder Achse metallische Verbindung bestehen.
3. Die Schienenlastkraftwagen haben die Zugspitzen- und Zugschlußsignale (Zg 1, Zg 2, Zg 5, bei Fahrten mit Anhängern Zg 3) zu führen.
4. Die Schienenlastkraftwagen müssen mit einem streckenkundigen Fahrer und Beimann (FV § 39 (2)) besetzt

RESTRICTED

sein, der Fahrer muß seine Befähigung sinngemäß nach den Bedingungen der Triebwagenführer nachgewiesen haben. Er hat gleichzeitig die Aufgabe des Zugführers wahrzunehmen, falls kein besonderer Zugführer beigegeben ist.

- Für jede Fahrt sind Fahrtberichte, Zugdienstzettel und ggf. Wagenzettel zu führen (FV §§ 42 (2) und (10), 47 (1) und VBL §§ 5 ff.). Die Ermittlung der Leistungen der Schienenlastkraftwagen entspr. der VBL geschieht mit Hilfe des Triebwagenzettels. (VBL § 21 ff.).

Für die Nummerierung werden festgesetzt:

Zu Anhang I, 3 der VBL

Betriebsart, Schienenlastkraftwagen (SLkw) = Nr. 7

Zu Anhang II der VBL

Fahrzeugart = Nr. 27
Leistungsziffer = Nr. 02
Dienstgewicht = Nr. 10

- Schienenlastkraftwagen und angehängte Eisenbahnwagen dürfen nur im Handbremsbetrieb gefahren werden. Dem Bremsler obliegen gleichzeitig die Aufgaben des Zugsichers. Die angehängte Last darf 30 t nicht überschreiten.
- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt gemäß § 38 FV 50 km/h.
- Das Befahren von Gleiskrümmungen und Weichen mit einem kleineren Halbmesser als 180 m ist nur mit einer Geschwindigkeit von 10 km/h zulässig.

gez. Kramer

GD 3

Betr.: Übernahme des früheren RAW Rostock

Das RAW Rostock ist aus dem Verband der Reichsbahnausbesserungswerke der DDR seit dem 1. September 1950 ausgeschieden und von dem Dieselmotorenwerk Rostock, VEB, übernommen.

Es wird gebeten, Verfügungen, Anweisungen, Rundschreiben, Dienstvorschriften usw. nicht mehr nach dort zu richten.

Den 28. September 1950

gez. Dr. Hörstel

GD 4

Betr.: Zusammenlegung der Abteilungen IX und X.

Mit sofortiger Wirkung werden die Abteilungen IX (Materialversorgung) und X (Materialeinkauf) bei der Generaldirektion und bei den Reichsbahndirektionen Berlin, Dresden und Erfurt zu einer Abteilung IX/X (Materialversorgung und -einkauf) zusammengelegt. An den Referat- und Dezernatsbezeichnungen ändert sich vorerst nichts.

Den 5. Oktober 1950

gez. Kramer

B. Veröff. der Fachabt. der GD und der RBDen

B 1

I. Betrieb

Fahrdienstvorschriften; DV 408

(Vorgang BBl Verf 218/50)

Das Drucksachenlager hat die auf Grund der BBl Verf 218/50 über die RbA angeforderten Fahrdienstvorschriften in ungekürzter Menge verteilt.

Somit müssen alle Stellen des RBD-Bezirks und alle Beschäftigten, die nach dem Verteiler diese Vorschrift persönlich erhalten, ordnungsmäßig ausgestattet sein.

Die DVst wollen noch einmal bis 1. Dezember 1950 prüfen, ob diese Vorschrift irgendwo noch fehlt, und fehlende Stücke unverzüglich mit Bedarfsliste B über das vorgeetzte Amt beim Drucksachenlager anfordern. Sollte weiterhin bei Geschäftsprüfungen und dgl. noch das Fehlen dieser Vorschriften festgestellt werden, so werden die DVst zur Verantwortung gezogen werden.

(12 B 4 Bavf 5 v. 3. Oktober 1950)

An alle Stellen und Beschäftigten, die mit der DV 408 auszustatten sind.

C 1

Abgrenzung der Bktr-Bezirke

Mit sofortiger Wirkung werden die Bezirke der Bktr wie folgt festgesetzt:

Bktr 1 — Gollasch —

Strecken Hoyerswerda—Falkenberg (Bezirksgrenze), Baruth (Bezirksgrenze)—Böhlra (Bezirksgrenze), Senftenberg (ausschließlich)—Großenhain Cottb Bf (Bezirksgrenze), Ruhland—Kostebrau, Senftenberg (ausschl.)—Kamenz—Arnsdorf (Bezirksgrenze), Straßgräbchen—Bernsdorf—Klotzsche (Bezirksgrenze), Kamenz—Bischofswerda (Bezirksgrenze).

Bktr 2 — Bossenz —

Brand (Bezirksgrenze)—Lübbenau—Calau (ausschl.)—Senftenberg Hbf., Senftenberg—Finsterwalde (ausschl.)—Crittitz, Falkenberg (Bezirksgrenze) — Uckro — Lübben — Briescht (Bezirksgrenze), Uckro — Dahme, Neu Petershain (ausschl.) — Hoyerswerda (ausschl.) — Königswartha (Bezirksgrenze), Hoyerswerda (ausschl.) — Horka Gbf (Bezirksgrenze), Horka — Rothenburg (Bezirksgrenze), Spreewaldbahn.

Bktr 3 — Volkens —

Falkenberg (Bezirksgrenze) — Cottbus — Forst (Bezirksgrenze), Lübbenau (ausschl.) — Görlitz (Bezirksgrenze), Senftenberg (ausschl.) — Cottbus — Guben — Neuzelle (Bezirksgrenze), Cottbus — Weichensdorf (Bezirksgrenze), Guben — Groß Gastrose, Forst — Weißwasser, Weißwasser — Muskau.

Bek Bl Verf 205/48 ist zu streichen.

(11 B 1 Ba vom 4. Oktober 1950.)

C 2

Verständigung des Zugpersonals durchfahrender Züge beim Halten oder Stutzen vor Hauptsignalen; zu FV § 34 (8). Zur Bekanntgabe des Grundes für das Halten oder Abstoppen durchfahrender Züge vor Halt zeigenden Hauptsignalen sind auf Bfen, Block- und Abzweigstellen Verständigungstafeln zu verwenden. Es sind dies rechteckige schwarze Tafeln mit Handgriff etwa in der Größe 40x60 cm. Im Interesse einer einheitlichen Beschriftung der Tafeln sind folgende Abkürzungen und Zeichen für die erfahrungsgemäß am häufigsten vorkommenden Fälle des außerplanmäßigen Haltens oder Stutzens der Züge vor Signal Hp 0 anzuwenden:

Abstand von Zug (Nr)	Abst (Zugnummer)
Einfahrt von Zug (Nr)	Einf (Zugnummer)
Ausfahrt von Zug (Nr)	Ausf (Zugnummer)
Einfahrgleis besetzt	besG1 (Zugnummer)
Kreuzung mit Zug (Nr)	X (Zugnummer)
Überholung durch Zug (Nr)	O (Zugnummer)
Blockstörung	Blockstö
Signalstörung	Sigstö
Weichenstörung	Weichstö
Rangieren im Bahnhof	Rang

Die Tafeln sind bei Dunkelheit nötigenfalls mit der Handlaterne anzuleuchten.

Alle Stellen, auf denen sich die Notwendigkeit ergibt, durchfahrende Züge sichtbar zu verständigen, sind mit diesen Tafeln auszurüsten. In der Regel wird die Tafel vom Fahrdienstleiter zu zeigen sein, örtlich bedingt können auch andere Stellen festgelegt werden; maßgebend ist, daß die Stelle vom Zugpersonal gut gesehen werden kann.

Von vorstehendem umrahmten Teil ist Abdruck auf die Rückseite der Tafeln aufzukleben. Die Änderungen gegenüber Bek Bl 48/46 sind zu beachten.

Bek Bl 48/46, 215/46 und 265/46 sind zu streichen.

(11 B 1 Bavf v 4. Oktober 1950)

C 3

Berufszüge

Als Berufszüge gelten ab 8. Oktober 1950 folgende Reisezüge im Bereich der RBD Cottbus:

a) In unserem Bezirk beginnend:

- 219, 221, 223, 225, 227, 341, 343, 344, 510, 518, 525, 551, 552, 553, 557, 564, 602, 607, 660, 668, 682, 683, 685, 687, 690, 693, 694, 695, 730, 731, 733, 741, 743, 746, 752, 769, 782, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 815, 816, 821, 822, 825, 826, 827, 828, 868, 886, 892, 902, 910, 913, 921, 922, 928, 930, 932, 937, 939, 941, 957, 2711, 2717, 2736, 2738, 2740, 2750, 3122,

b) im fremden Bezirk beginnend:

- 220, 222, 224, 226, 238, 491, 665, 740, 767, 863, 881, 901, 903, 954, 2737, 2749.

(12 B 5 Bauz. vom 4. Oktober 1950)

D 1

Bahnhofsumbenennungen

Am 1. November 1950 werden folgende Bahnhofsnamen geändert:

Klotzsche	in: Dresden-Klotzsche
Niedersedlitz	in: Dresden-Niedersedlitz
Zschachwitz	in: Dresden-Zschachwitz
Erfenschlag	in: Chemnitz-Erfenschlag
Glösa	in: Chemnitz-Glösa

Harthau (b Chemnitz) in: Chemnitz-Harthau
 Rabenstein (Sachs) in: Chemnitz-Rabenstein
 Siegmars-Schönaau in: Chemnitz-Siegmars
 Wanderer-Werke in: Chemnitz Wanderer-Werke

Die aufliegenden fertigggedruckten Fahrkarten sind aufzubrauchen und vor dem Aufbrauch mit der neuen Bezeichnung rechtzeitig zu bestellen. Schalterdrucker können mit Druckplatten mit der neuen Bezeichnung erst ausgerüstet werden, wenn die erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen.

(RBD Dresden 134 V 20 Ogo v 4. Oktober 1950)

D 2

Rücknahme der Annahme eines Zuges (FV § 13)

Bei Rücknahme der Annahme eines Zuges ist wie folgt zu verfahren:

„Kann oder soll ein Zug nach seiner Annahme nicht abgelassen werden, so verständigen sich Abfahrts- und Ankunftsstelle. Im Zugmeldebuch beider Stellen ist die Zeit der Annahme zu streichen und daneben über den Spaltenbau hinweg „Annahme zurück“ mit Uhrzeit zu vermerken.

Der Zug ist später auf neuer Zeile einzutragen.“

Vorstehende Anordnung ist als Abschnitt A II 12a zu FV § 13 (9) in die Sammlung betrieblicher Vorschriften aufzu-

DAS GEHT DIE FDJ AN!

An dieser Stelle sollte eine Kurzmeldung über den **Berufswettbewerb der Jugend** bei der Deutschen Reichsbahn erscheinen.

Für den 25. September 1950 war der erste Bericht zugesagt worden.

In der nächsten Nummer?

nehmen. Die Fahrdienstvorschriften werden mit dem nächsten Berichtigungsblatt ergänzt werden. Vorstehende Anordnung wird dann die neue Ziffer (10) im § 13; alte Ziffer (10) wird Ziffer (11) und im § 28 (4) wird dann der neue Absatz „Bei Rückgabe der Annahme ist nach § 13 (10) zu verfahren“ aufgenommen.

In FV § 13 (9) ist auf die vorstehende Bekanntmachung hinzuweisen; außerdem ist zu vermerken „SbV A II 12a“.

(RBD Dresden 12 B 10 Bavf v 22. September 1950)

GR 1

Zeit der Abfahrt (FV § 24 (3))

Obwohl FV § 24 (3) vorschreibt: „Kein zur Beförderung von Reisenden bestimmter Zug darf vor der im Aushangfahrplan angegebenen Zeit abfahren“, ist es kürzlich vorgekommen, daß ein Reisezug einen Haltepunkt einige Minuten vor der planmäßigen Abfahrtszeit verließ. Wir bringen diesen Vorfall zur Kenntnis und erwarten, daß die für den Abfahrtauftrag zuständigen Bediensteten gewissenhaft arbeiten. Bei evtl. Ersatzansprüchen der Reisenden muß der schuldige Beschäftigte damit rechnen, daß auf ihn zurückgegriffen wird.

(11 B 3 Bavf vom 5. Oktober 1950)

GR 2

Berichtigung Abschnitt 21 des AzFV der RBD Greifswald. Strecke 10 Angermünde—Bad Freienwalde (Oder) ist der Kopf wie folgt zu ändern:

Zulässige Geschwindigkeit: Angermünde — Saaten-Neuendorf 50 km/h
 Oderberg Bralitz—Bad Freienwalde (O) 30 km/h.

Unter a) Ri Angermünde—Bad Freienwalde (Oder) ist am Schluß nachzutragen:

Spalte 3: Abzweigstelle Oderbrücke—Bralitz

Spalte 4: 25.107

Spalte 5: —

Spalte 6: —

Spalte 7: —

Spalte 8: unbeschränkter, unübersichtlicher Wegübergang

Spalte 9: 15

Unter b) Ri Bad Freienwalde (Oder)—Angermünde ist als erste Reihe aufzunehmen:

Spalte 3 bis 9 wie vorstehend unter a) aufgeführt.

(11 B 3 Ba vom 6. Oktober 1950)

SCH 1

Betr.: Betriebssicherer Zustand der Eisenbahnfahrzeuge.

Vorgang: GDnR Verf 12—6 Bu 50 vom 20. September 1950. In der letzten Zeit ereigneten sich bei Transportleistungen

der Deutschen Reichsbahn auf Strecken der Polnischen Eisenbahnen mehrere Unfälle, die durch

1. Gestellung schadhafter Lokomotiven für Transitzüge,
2. Bildung von Zügen mit nicht transitfähigen Wagen,
3. Nichteinhaltung der Betriebsregeln auf den Strecken- und Bahnhofsgleisen durch deutsche Lokführer und
4. Streckenunkenntnis verursacht wurden.

Wir erwarten, daß die Vorschriften für den Verkehr mit den Ländern außerhalb der DDR beachtet werden, und daß unser Personal, das deren Strecken befährt, streckenkundig ist oder ggf für die Gestellung eines Lotsen sorgt. Es wird allen in Frage kommenden Beschäftigten, insbesondere dem Lok- und Wagenuntersuchungspersonal nochmals zur Pflicht gemacht, den dienstlichen Obliegenheiten mit der größten Sorgfalt nachzukommen.

(12 B 2 Bu vom 6. Oktober 1950)

B 2

II. Reiseverkehr

Versteigerung von Fundsachen

Die nächste Versteigerung von Fundsachen findet vom 6. November bis 9. November 1950 ab 10 Uhr vormittags in den Räumen der Hauptfundsammelstelle Bahnhof Bellevue statt.

Einlaß nur gegen Deutschen Personalausweis.

Hauptfundsammelstelle Berlin

C 4

... Fahrpreisermäßigung für Angehörige der Demokratischen Sportbewegung.

Den Bergsteigern ist gegen Vorlage des vom Sportauschuß ausgefertigten Antrages die Fahrpreisermäßigung für Angehörige der Demokratischen Sportbewegung für Fahrten zur Ausübung des Klettersports zu gewähren. Ein Nachweis über die Teilnahme an einem Wettkampf oder an einem Trainingskampf ist nicht zu fordern, da Wettkämpfe im Klettersport nicht ausgetragen werden und das Klettern als ein dauerndes Training zur Erzielung von Höchstleistungen anzusehen ist.

(21/23 R 1 Tpe vom 3. Oktober 1950)

D 2

Bestellzettel für gebührenfreie Monatskarten

Nach DV 740 § 2 Ziffer 7 ist eine mit der Empfangsbescheinigung versehene Ausfertigung des Bestellzettels bis zum 5. des folgenden Monats an VK I zu senden. Dieser Bestellzettel ist künftig nicht mehr an die VK I, sondern an die Fka zu senden, die die gebührenfreien Monatskarten geliefert hat.

Zusatz für die Fahrkartenausgaben:

Die von den Empfangsstellen zurückgegebenen, mit der Empfangsbescheinigung versehenen Bestellzettel sind mit den dazugehörigen bereits vorliegenden Bestellzetteln zu vereinigen und mit dem Nachweis dem Rechnungswerk beizufügen.

(RBD Dresden 23 VK I 40 Vpa vom 28. September 1950)

C 3

Platzkarten

Der amtliche Taschenfahrplan der Reichsbahndirektion Dresden für den Winter 1950/51 enthält ein Verzeichnis der Züge, bei denen ab 8. Oktober 1950 Platzkarten ausgeben werden.

Dem Verkauf der Platzkarten ist besondere Sorgfalt zu widmen, damit Doppelbelegungen von Plätzen vermieden werden.

Das Zugbegleitpersonal hat sich der Reisenden mit Platzkarten anzunehmen und für ihre Unterbringung zu sorgen. (RBD Dresden 23 R 19 Vpa vom 6. Oktober 1950)

M 1

Verlust von Dienst- und Freifahrtausweisen

Dienstausweis Nr. 538 771, ausgestellt für den Lehrling Claus Rehmann vom RAW Stendal,

Dienstausweis Nr. 926 318, ausgestellt für die Dreherin Hanni Diesch vom RAW Stendal,

Dienstausweis Nr. 0079 061, ausgestellt für den K-Schmied Hermann Lauburg vom RAW Stendal,

Dienstausweis Nr. 926 765, ausgestellt für die Rb Angestellte Margar. Rothe vom RAW Stendal,

Dienstausweis Nr. 0085 029, ausgestellt für den Azetylenw. Friedrich Hettler vom RAW Stendal,

Dienstausweis Nr. 800 922, ausgestellt für den Schrankenw. Paul Lentge von der Bm. Güterglück,

RESTRICTED

Dienstausweis Nr. 933 394, ausgestellt für den Zugschaffner Walter Duhm vom Bahnhof Stendal,

Dienstausweis Nr. 808 914, ausgestellt für den Arbeitsnormenprüfer Herbert Peterka vom Bw Aschersleben,

Dienstausweis Nr. 802 339, ausgestellt für den Lokheizer Erich Königstein vom Bw Mg-Hbf,

Dienstausweis Nr. 933 275 und gebührenfreie Monatskarte Nr. 00125, ausgestellt für den Bua Fritz Leisenberg von der Bm Osterburg,

Dienstausweis Nr. 742 908, ausgestellt für den Elektriker Willi Seifert von der Starkstrommeisterei Aschersleben und Freikarte B II a 3. Kl. Nr. 97 078, ausgestellt für zwei Beschäftigte der Starkstrommeisterei Aschersleben, Geltungsbereich von Aschersleben nach Halberstadt—Halle—Dessau—Magdeburg—Quedlinburg—Nienhagen—Rothenburg—Gerlebogk—Wettin—Harzgerode—Lindenberg,

Fahrkarte B II a 3. Kl. Nr. 96 494 gültig für das Jahr 1950 auf den Strecken von Schönebeck nach Welsleben—Südost—Felgeleben—Eickendorf, ausgestellt für elf Beschäftigte der Bm Schönebeck (Elbe),

Fahrkarte B II a 3. Kl. Nr. 97 107, Geltungsbereich RBD-Bezirk Magdeburg mit Anschluß nach Halle, Berlin, ausgestellt für einen Bediensteten des Eisenb. VPA Magdeburg,

gebührenfreie Monatskarten Nr. 7182 und 7183, gültig für die Strecke Stendal—Demker vom Bahnhof Demker, A I-Fahrkarte Nr. 00532, Geltungsbereich alle Strecken der Deutschen Reichsbahn und Dienstausweis Nr. 928 036, beides ausgestellt für den RR Otto Wehowsky vom Rb Magdeburg,

Fahrkarte B II a 2. Kl. Nr. 31 202, Geltungsbereich RBD-Bezirk Magdeburg mit Anschluß Halle, Berlin, und Dienstausweis Nr. 934 545, beides ausgestellt für den Abt. Leiter Otto Zahn vom Rb Amt Magdeburg,

A I-Fahrkarte Nr. 00610, ausgestellt für Paul Oskar Müller, Dezernent 33 der RBD Erfurt, gültig für alle Strecken der Deutschen Reichsbahn,

B II a Fahrkarte 2. Kl. Nr. 42 892, ausgestellt für Dr. Horst-Rüdiger Hinrichs von der RBD Cottbus,

werden hiermit für ungültig erklärt. Sie sind im Vorzeigungsfalle einzuziehen und mit den Personalien der Vorzeiger an die RBD Magdeburg (R 7) einzusenden.

(23 R 7 Af vom 10. Oktober 1950)

C 5**III. Güterverkehr****Frachtberechnung für Holzsendungen**

Bei Holztransporten, insbesondere nach dem Ausland (Tschechoslowakei) müssen durch die Grenzgüterabfertigungen ständig Frachtberichtigungen durch Änderungsanzeige vorgenommen werden, weil die Fracht von den Versand-Güterabfertigungen nach der falschen Tarifklasse berechnet wurde. Ganz besonders trifft dies für Grubenholz zu, das nur bei unmittelbarem Versand an Gruben des Bergbaus nach der Klasse G tarifiert.

Wir verweisen auf VM 36/7/50 vom 15. März 1950. Diese Mitteilung ist allen Abfertigungsbeschäftigten nochmals ins Gedächtnis zu rufen und zum Gegenstand des nächsten Unterrichts im Verkehrsdienst zu nehmen.

(32 G 1 Tg vom 6. Oktober 1950)

C 6**Erhebung von Zollgebühren für Exportsendungen auf den Versandbahnhöfen**

Um Nachbelastungen und Unterschiedsberechnungen, die sowohl die Derutra als auch die Deutsche Reichsbahn bisher außerordentlich belastet haben, zu vermeiden, berechnen die Versand-Güterabfertigungen nur die in nachstehender Zusammenstellung aufgeführten Zollgebühren als Freibetrag.

Die Versender sind anzuhalten, im Frachtbrief unter „frei“ den Vermerk „frei einschl. Zoll“ oder „frei Zoll“ einzutragen, je nachdem die Fracht als Freibetrag erhoben werden soll oder nicht. In den Fällen, in denen außerdem von der Derutra eine Grenzübergangsbestätigung verlangt wird, muß der Freivermerk entsprechend lauten, entweder „frei einschl. Zoll und Gebühr für Grenzübergangsbestätigung“ oder „frei Zoll und Gebühr für Grenzübergangsbestätigung“.

Die Gebühr für die Grenzübergangsbestätigung beträgt 0,10 DM. Nach vorstehender Regelung, die für alle Exportsendungen, also nicht nur für die der Derutra, gilt, muß unbedingt beachtet werden, daß stets die gleichen Zollgebühren erhoben werden.

Für Reparationssendungen sind keine Zollgebühren zu erheben.

Zollgebühren für Exportsendungen

Übergangsbahnhöfe	Einzel-sendungen		Gleichartige Güter in geschlossenen Zügen	
	Abf.-Gebühr	Vorf.-Gebühr	Abf.-Gebühr für den Wagen	Vorf.-Gebühr
Frankfurt (Oder)	DM 1,—	DM 0,80	DM 1,—	DM 0,40
Küstrin Kietz	1,—	keine	1,—	keine
Guben	1,—	keine	1,—	keine
Forst	1,—	0,80	1,—	0,40
Horka	1,—	0,80	1,—	0,40
Bad Schandau	1,—	0,80	1,—	0,40
Radiumbad Blambach	1,—	0,80	1,—	0,40
Grambow	1,—	keine	1,—	keine
Tantow	1,—	keine	1,—	keine
Warnemünde	1,50	0,80	1,50	0,40
Wismar	1,50	0,80	1,50	0,40
Rostock Hafen	1,50	keine	1,50	keine

(33 G 1 Vz 6 vom 1. Oktober 1950)

SCH 2**Betr.: Warenbegleitschein M 70 a mit Berliner Bär**

Wir bestätigen unser Telegramm Nr. . . vom 3. Oktober 1950 — Pr (32) G 40 Vga 312 wie folgt:

Über 200 Sendungen für Empfangsbahnhöfe des demokratischen Sektors von Groß-Berlin sind an Kontrollpunkten sichergestellt, weil Warenbegleitscheine M 70 a ohne Wasserzeichen und ohne den Buchstaben B neben laufender Nummer des Warenbegleitscheines verwendet wurden. Verweisen sehr ernstlich auf lfd. Nr. 294/50 der Bekanntmachungen und wiederholen, daß ursprünglicher Warenbegleitschein M 70 a schon lange ungültig und durch neuen Warenbegleitschein M 70 a mit vorstehendem Kennzeichen ersetzt ist. GDnR teilt mit, daß in Zukunft bei Verstoß hiergegen schuldige Beschäftigte alle entstehenden Kosten zu tragen haben. Verwendung von Nachsendescheinen für Sendungen nach Groß-Berlin unbedingt unterlassen. Prüfen, ob überall Verfg Rbd, 33 G 6 Vgbl vom 8. August 1950. Verzeichnis der Groß-Berliner Bahnhöfe vorliegt. RbA entsenden sofort ihre Kontrolleure zur Prüfung auf Bahnhöfen, ob vorstehenden Anordnungen entsprechen wird. Oben genannte Kontrolleure der Rbd beteiligen sich weitgehendst. Unterricht durch Arbeitsrate G 40 wird demnächst auf mehreren Bahnhöfen stattfinden.

(Pr (32) G 40 Vga 312 vom 3. Oktober 1950)

SCH 3**Betr.: Erteilung von Frachtbriefabschriften**

Die Derutra Berlin hat der GDnR mitgeteilt, daß den Versandbahnhöfen bei der Auflieferung von Exportholz künftig nur noch die Frachtbriefurkunde, ein Frachtbriefdoppel und vier Frachtbriefabschriften vorgelegt werden. Davon sollen die Frachtbriefurkunde und zwei Frachtbriefabschriften das Gut begleiten und das Frachtbriefdoppel und zwei Frachtbriefabschriften dem Verlader zurückgegeben werden.

Im übrigen hat die GDnR auf unseren Antrag das Ministerium für Verkehr gebeten, den Wegfall der Frachtbriefabschriften zu verfügen.

Die Entscheidung steht noch aus und wird zu gegebener Zeit mitgeteilt.

(32 G 40 Vga 298 vom 30. September 1950)

SCH 4**Betr.: Reinigung von Güterwagen**

Eine Pressenotiz aus dem „Neuen Deutschland“ vom 8. September 1950 mit der Überschrift „Mangelnde Sorgfalt führt zu Verlusten“ gibt Veranlassung, erneut darauf hinzuweisen, daß die Reichsbahn-Angestellten immer wieder angehalten werden müssen, auf die Rückgabe der Wagen in gereinigtem Zustand zu achten.

Als Beispiele werden in der Veröffentlichung angeführt:

1. Die Gestellung eines Wagens mit Kalkresten für die Verbandwattfabrik VEB Breitenau zur Verladung von sterilem Verbandszeug.
2. Die Güterabfertigung Neubarnim (Oderbruch), bei der am 16. August 1950 ein Wagen mit Gurken beladen wurde, obwohl sich Kalkreste in dem Wagen befunden haben sollen. Die Ladung traf verdorben in Franken-berg (Sachsen) ein.

Ferner weist das Ministerium für innerdeutschen Handel, H. A. Kohle auf Klagen der Empfänger von Kohlenladungen hin, daß die Brennstoffe Rohkohle, Briketts und

RESTRICTED

Schwekokks durch Fremdkörper verunreinigt seien. In mehreren Fällen, insbesondere dort, wo Mühlenfeuerung in Betrieb ist, sind durch Fremdkörper schwere Betriebschäden entstanden.

Unter Hinweis auf § 55 (4) und (5) der GBVI werden die Güterabfertigungen nochmals auf die Wichtigkeit der Säuberung der Wagen im Interesse unserer gesamten Volkswirtschaft hingewiesen. Die vorstehend aufgeführten Fälle sind den mit der Ladestraßenaufsicht betrauten Angestellten bekanntzugeben, wobei ihnen die Bedeutung ordnungsmäßig vorgenommener Reinigung der Wagen durch die Entlader vor Augen zu halten ist.

(32 G 45 Vwr 600/50 vom 5. Oktober 1950)

B 3

IV a. S-Bahn

Inbetriebnahme des Haltepunktes Blankenfelde (Kr. Teltow) für den öffentlichen Verkehr

Am 8. Oktober 1950 wurde der zwischen Mahlow und Dahlewitz in km 19,4 der Strecke Berlin—Zossen gelegene S-Bahn-Haltepunkt Blankenfelde (Kr. Teltow) für den öffentlichen Verkehr in Betrieb genommen.

Aushangkarten entsprechend berichtigen!

(51 S-Bahn 4 Bae vom 6. Oktober 1950)

An alle Stellen

B 4

VII. Sicherungs- und Fernmeldewesen

Sprechstellen-Verzeichnis

Die Herausgabe eines neuen Sprechstellen-Verzeichnisses für die RBD Berlin muß durch Umstellung von Basa-Rufnummern sowie durch technische Veränderungen noch auf einige Zeit zurückgestellt werden.

(72 SF 46 Sfbv (3) vom 2. Oktober 1950)

An alle Stellen

B 5

Standortverlegung von Signalen

Am 8. Oktober 1950 ist auf Bf. Ludwigsfelde (Strecke Lichtenfelde-Süd—Ludwigsfelde) der Standort des Ein-fahrsignals K von km 23,306 nach km 23,242 und das zugehörige Vorsignal nach km 22,600 verlegt worden.

(RBA Bln 3 I/III B 1 vom 6. Oktober 1950)

An alle beteiligten Stellen

D 4

Ausweise zum Betreten von Basa-Räumen usw. und zum Benutzen von Dienstfernsprechern

Nach der Bekanntmachung 291/50 waren alle ausgegebenen Ausweise mit einem Stempelaufdruck (Dreieckstempel) zu versehen. Ausweise, die diesen Aufdruck nicht tragen, weil sie nicht eingereicht worden sind, sind ungültig. Sie sind beim Vorzeigen einzuziehen und an die RBD (Abt. VII) einzusenden.

Das Benutzen der Dienstfernsprecher und das Betreten der Basa-Räume usw. ist nur gegen Vorlage der gültigen besonderen Ausweise, die mit einem roten Dreieckstempel versehen sein müssen, zu gestatten.

Nach neuerer Verfügung der GDdR dürfen Ausweise zum Benutzen der Dienstfernsprecher nur für Bedienstete mit operativer Tätigkeit oder im Unfallbereitschaftsdienst ausgestellt werden. Die ausgegebenen Ausweise sind nach diesen Gesichtspunkten zu überprüfen. Bei Anträgen auf Ausstellung neuer oder Verlängerung bestehender Ausweise ist zu bestätigen, daß diese Voraussetzungen vorliegen.

Bei Bekanntmachung 184/49 ist auf vorstehende Bekanntmachung hinzuweisen.

(RBD Dresden 72 Sf 25 Sfbf vom 30. September 1950)

C 7

XI. Finanz- und Kassenwesen

Fehlerhafte Aufstellung von Rechnungsunterlagen

Nach der Verfügung der Generaldirektion Berlin — 111 — 2516/50 vom 25. September 1950 hat der Prüfungsdienst nach einer Aufstellung der Revisionsgruppe der Generaldirektion im 1. Halbjahr 1950 gegen die Rechnungsunterlagen der RBDen, Ämter usw. rund 10 000 Prüfungsbemerkungen gezogen. Das finanzielle Ergebnis der erst teilweise erledigten Prüfungsbemerkungen beträgt etwa 400 000 DM. Vielfach wurden Überzahlungen von Trennungsschädigungen, Lokerhaltungsgeldern und Lohnausgaben für Überstunden, falsche Berechnungen in den Hebelisten und nicht ordnungsmäßig erhobene Pachten und Mieten für Lagerplätze, Lagerräume und Wohnungen festgestellt.

Die Vielzahl vermeidbarer Fehler zeigt deutlich, daß bei Bearbeitung des Rechnungswerks nicht immer die gebotene Sorgfalt gewaltet hat.

Zur Vermeidung finanzieller Verluste aus solchen Nachlässigkeiten müßte der Verwaltungsapparat in einem Umfange in Anspruch genommen werden, der im Hinblick auf andere Aufgaben eine unnötige Belastung darstellt.

Allen mit der Bearbeitung von Rechnungswerk Beauftragten wird die sachgemäße und fehlerfreie Fertigung schärfstens zur Pflicht gemacht. Wir werden in Zukunft alle Beschäftigten, die durch nachlässiges Bearbeiten von Rechnungsunterlagen derartige Fehler verursachen, un-nach-sichtlich zum Schadenersatz heranziehen. Diese Verfügung ist allen in Frage kommenden Beschäftigten zur Kenntnis zu bringen.

(111/112 F 3 Kmbp 110 vom 3. Oktober 1950)

GR 2

Fehlerhafte Aufstellung von Rechnungsunterlagen

Die GDR gibt mit Verfügung 111—2516/50 vom 25. September 1950 folgendes bekannt:

„Der Prüfungsdienst hat nach einer Aufstellung der Revisionsgruppe der Generaldirektion im I. Halbjahr 1950 gegen die Rechnungsunterlagen der RBDen, Ämter usw. rd. 10 000 Prüfungsbemerkungen bezogen. Das finanzielle Ergebnis der erst teilweise erledigten Prüfungsbemerkungen beträgt etwa 400 000 DM. Vielfach wurden Überzahlungen von Trennungsschädigungen, Aufwandsentschädigungen, Lokerhaltungsgeldern und Lohnausgaben für Überstunden, falsche Berechnungen in den Hebelisten und nicht ordnungsmäßig erhobene Pachten und Mieten für Lagerplätze, Lagerräume und Wohnungen festgestellt.

Die Vielzahl vermeidbarer Fehler zeigt deutlich, daß der Bearbeitung des Rechnungswerkes nicht immer die gebotene Sorgfalt entgegengebracht wird.

Zur Vermeidung finanzieller Verluste aus solchen Nachlässigkeiten müßte der Verwaltungsapparat in einem Umfange in Anspruch genommen werden, der im Hinblick auf andere Aufgaben eine unnötige Belastung darstellt.

Wir ersuchen dringend, allen mit der Bearbeitung von Rechnungsunterlagen Beauftragten schärfstens die sachgemäße und fehlerfreie Fertigung ihrer Arbeiten zur Pflicht zu machen.“

Zusatz der RBD: Alle Rechnungsbelege müssen mit größter Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit aufgestellt werden; die sachliche Prüfung, die rechnerische und förmliche Prüfung sowie die allgemeine Prüfung darf auf den Belegen erst dann bestätigt werden, wenn die Leistung oder der Tatbestand richtig dargestellt, die Verrechnungstelle richtig und die Voraussetzung für die Einnahme oder die Verpflichtung zur Ausgabe gegeben ist. Wer fahrlässig oder vorsätzlich eine unrichtige Bescheinigung in Belegen abgibt oder eine unrichtige Kassenanordnung bzw. Kassenanweisung vollzieht, wird für den verursachten Schaden haftbar gemacht und in besonderen Fällen strafrechtlich verfolgt. Der Feststellungs- und Nachrechnungsvermerk darf nur von den Beschäftigten angebracht werden, denen die Befugnis hierzu nach Ablegung der formlosen Prüfung erteilt worden ist.

(111 F 17 Kk 29 vom 9. Oktober 1950)

SCH 5

Betr.: Beanstandungen der Rechnungsunterlagen durch den Prüfungsdienst

Der Prüfungsdienst hat nach einer Aufstellung der Revisionsgruppe der Generaldirektion im I. Halbjahr 1950 gegen die Rechnungsunterlagen der RBDen, Ämter usw. rd. 10 000 Prüfungsbemerkungen gezogen. Das finanzielle Ergebnis der erst teilweise erledigten Prüfungsbemerkungen beträgt etwa 400 000 DM. Vielfach wurden Überzahlungen von Trennungsschädigungen, Aufwandsentschädigungen, Lokerhaltungsgeldern und Lohnausgaben für Überstunden, falsche Berechnungen in den Hebelisten und nicht ordnungsmäßig erhobene Pachten und Mieten für Lagerplätze, Lagerräume und Wohnungen festgestellt.

Die Vielzahl vermeidbarer Fehler zeigt deutlich, daß der Bearbeitung des Rechnungswerkes nicht immer die gebotene Sorgfalt entgegengebracht wird.

Zur Vermeidung finanzieller Verluste aus solchen Nachlässigkeiten müßte der Verwaltungsapparat in einem Umfange in Anspruch genommen werden, der im Hinblick auf andere Aufgaben eine unnötige Belastung darstellt.

Die vielen Beanstandungen der Rechnungsunterlagen seitens des Prüfungsdienstes sind ein Beweis dafür, daß die Feststeller nicht mit der größten Sorgfalt arbeiten oder sich nicht mit den Vorschriften genügend vertraut machen.

RESTRICTED

Dies scheint ganz besonders der Fall zu sein bei der Feststellung der Lohnrechnungsunterlagen und bei den Rechnungen für Prämien, Kilometergeld u. a. Vergütungen. Sollte sich in Zukunft dieser Zustand nicht bessern, sind wir gezwungen, gegen die nachlässigen Feststeller vorzugehen. Der Prüfungsdienst wird uns bei wiederholt vorkommenden Unregelmäßigkeiten die Namen der Feststeller, die eine Überzahlung verschuldet haben, melden. (112 F 1 Kroa vom 3. Oktober 1950)

GD 5**XII. Arbeit und Lohn****VO über Reisekostenvergütung, Trennungsschädigung und Umzugskostenvergütung vom 1. Dezember 1949**

Verf der Generaldirektion

123/304/1559/50 vom 16. September 1950.

Im § 2 (2) der Verordnung über Reisekostenvergütung, Trennungsschädigung und Umzugskostenvergütung vom 1. Dezember 1949 ist u. a. festgelegt:

„Übernachtungsgeld wird auch gezahlt, wenn der Beschäftigte die Nacht zur Reise verwendet, sofern die Hinreise vor 2.00 Uhr angetreten und die Rückreise nach 2.00 Uhr beendet wird.“

Entsprechend dem Wortlaut der VO müssen zur Zahlung des Übernachtungsgeldes beide Voraussetzungen erfüllt sein, nämlich:

- a) die Hinreise vor 2.00 Uhr angetreten und
- b) die Rückreise nach 2.00 Uhr beendet sein.

Da bei einigen Stellen der Reichsbahn Zweifel aufgetreten sind, ob beide Voraussetzungen zur Zahlung des Übernachtungsgeldes erfüllt sein müssen, wurde das Ministerium für Verkehr um Mitteilung gebeten, ob diese Auslegung in der VO bezweckt wurde. Hierauf teilt das Ministerium für Verkehr unter dem 29. August 1950 folgendes mit:

„Ihre obige Anfrage haben wir dem Ministerium des Innern zur Entscheidung zugeleitet und erhalten von dort die Mitteilung, daß gemäß einstimmigen Beschlusses der Tarifstudienkommission eine Abänderung des § 2 (2) selbst unter Berücksichtigung evtl. auftretender Härtefälle nicht gegeben ist.“

Es wird daher nochmals darauf hingewiesen, daß bei der Berechnung des Übernachtungsgeldes zu § 2 (2) die Bestimmungen der VO genau einzuhalten sind.

gez. Hartmann

Zusatz der RBD:

Auf vorstehende Verfügung ist bei der Reisekostenverordnung, veröffentlicht im BBl vom 15. März 1950 unter Ziffer 96, hinzuweisen.

(121 A 3 Pk 126 vom 6. Oktober 1950)

GD 6**Tarifvertrag § 12**

hier: Krankengeldzuschuß für Lehrlinge.

Verf der GDR 123 A 25/305/1777/50

vom 20. September 1950.

Das Ministerium für Arbeit und Gesundheitswesen hat nachstehende Verordnung erlassen und im Gesetzblatt der Deutschen Demokratischen Republik Nr. 90 vom 18. August 1950 bekanntgegeben:

**Änderung
der Verordnung über die Ausbildung von
Industriearbeitern in den Berufsschulen
vom 15. Juli 1950**

Der § 14 Abs 3 der Verordnung vom 3. November 1947 über die Ausbildung von Industriearbeitern in den Berufsschulen (ZVOBl 1948 S 451) wird geändert und erhält folgende Fassung:

§ 14

(3) Bei einer durch Krankheit verursachten Arbeitsunfähigkeit erhält der Lehrling an Stelle der Lehrlingsentlohnung die in den Tarifverträgen der Industriegruppen der Volkseigenen oder privaten Wirtschaft vorgesehene Differenz zwischen dem ihm auf Grund der Sozialversicherung zustehenden Krankengeld und dem Nettolohn bzw. dem im Tarifvertrag bestimmten Hundertsatz des Nettolohnes für die Dauer von 12 Wochen.

Die Verordnung tritt einen Monat nach ihrer Verkündung in Kraft.

Berlin, den 15. Juli 1950.

Ministerium für Arbeit und Gesundheitswesen
I. V. Peschke
Staatssekretär

Obenstehende Verordnung tritt mit dem 15. August 1950 in Kraft. Zur Durchführung dieser Verordnung wird angeordnet, daß die an arbeitsunfähig erkrankte Lehrlinge für die Zeit vom 15. August 1950 bis zum 31. August 1950 gezahlte Lehrlingsvergütung nicht zurückzufordern ist. Krankengeld ist für diese Zeit nicht zu zahlen. Ab 1. September 1950 ist jedoch nach der o. a. Verordnung zu verfahren.

Von diesem Zeitpunkt ab erhalten arbeitsunfähig erkrankte Lehrlinge das ihnen satzungsmäßig zustehende Krankengeld aus SVK und hierzu den nach § 12 des Tarifvertrages vom 26. Februar 1950 zustehenden Krankengeldzuschuß für die Dauer bis zu 12 Wochen. Ein entsprechender Hinweis ist im Tarifvertrag zu § 12 zu vermerken.

Diese Regelung gilt nicht für das Stadtgebiet Groß-Berlin. Für Lehrlinge, die im Stadtgebiet Groß-Berlin beschäftigt werden, sind weiterhin die Verfügungen — H I/3125/48 — vom 14. Juni 1948 und — O/H I 8593/48 — vom 14. Januar 1949 maßgebend.

gez. Hartmann.

Zusatz der RBD:

Um Unklarheiten bei der Entlohnung von Nachwuchskräften (Junghefemern usw.) in Krankheitsfällen zu vermeiden, wird darauf hingewiesen, daß obenstehende Verf in solchen Fällen sinngemäß anzuwenden ist. (121 A 2 Plt vom 3. Oktober 1950)

D 5**Berichtigung**

In der Bekanntmachung 478/50 — Rückforderung überzahlter Lohnbeträge — sind in der Mitte des 3. Absatzes die Worte zu streichen „die BGL-Mitglieder, die dieser Maßnahme zugestimmt haben, sowie“.

Der Satz muß also heißen „Mitverantwortlich sind jedoch neben ihm die Lohnrechner und Feststeller, die ihrerseits in der Lage sind usw“. Im letzten Absatz ist „BGL“ zu streichen.

(RBD Dresden 124 A 1 Plt vom 6. Oktober 1950)

SCH 6**Betr.: Rückforderung überzahlter Lohnbeträge**

In Nr. 213 der Bekanntmachungen sind im 4. Satz des 4. Absatzes die Worte „BGL-Mitglieder, die dieser Maßnahme zugestimmt haben, sowie“ zu streichen.

(131 V 1 Poh vom 3. Oktober 1950)

B 6**XIII. Recht und Verwaltung****Umwandlung des Bw Potsdam in einen Lokbf**

Das Bw Potsdam wurde als selbständige Dienststelle aufgelöst und in einen Lokbf umgewandelt. Der Lokbf Potsdam ist fachlich (maschinentechnisch) dem Bw Brandenburg und personell dem Bf Potsdam unterstellt.

(134 V 31 Ogs vom 28. September 1950)

B 7**Beurlaubungen nach Westdeutschland**

(Vorgang: BBl-Verf 221/50 vom 1. Juli 1950)

Für Dienst- und Privatreisen (Urlaubsreisen) nach Westdeutschland ist für die Beschäftigten der Vergütungsgruppen M 1—IV die Zustimmung des Herrn Generaldirektors, für die übrigen Beschäftigten die Zustimmung des Präsidenten der RBD Berlin erforderlich. Bei BBl-Verf 221/50 vom 1. Juli 1950 ist auf diese Änderung hinzuweisen.

Alle Anträge sind rechtzeitig auf dem Dienstwege vorzulegen.

(134 V 31 Aa vom 2. Oktober 1950)

B 8**Umbenennung von Bahnhöfen**

(Bezug: Verf d GDR 134—1 148/50 vom 19. September 1950) Mit Wirkung vom 1. Oktober 1950 wurden folgende Bahnhofsnamen wie folgt geändert:

1. Arensdorf (Krs Lebus) in Arensdorf (Krs Seelow),
2. Falkenhagen (Krs Lebus) in Falkenhagen (Krs Seelow),
3. Friedersdorf (Krs Lebus) in Friedersdorf (Krs Seelow),
4. Friedersdorf (Krs Beeskow-Storkow) in Friedersdorf (Krs Fürstenwalde/Spree),
5. Heinersdorf (Krs Lebus) in Heinersdorf (Krs Seelow),

RESTRICTED

RESTRICTED

6. Kummersdorf (Krs Beeskow-Storkow) in Kummersdorf (Krs Fürstenwalde/Spree),
7. Petersdorf (Krs Beeskow-Storkow) in Petersdorf (Krs Fürstenwalde/Spree),
8. Rehfelde (Krs Niederbarnim) in Rehfelde (Krs See-
low),
9. Wilmersdorf (Krs Beeskow-Storkow) in Wilmersdorf (Krs Fürstenwalde/Spree).

- B 1.** Obersdorf (Krs Lebus) in Obersdorf,
2. Rosengarten (Krs Lebus bzw. Krs Frankfurt/O Pbf in Rosengarten,
Rosengarten (Krs Lebus bzw. Krs Frankfurt/O Gbf) in Rosengarten Gbf,
3. Rüdnitz (Krs Oberbarnim) in Rüdnitz,
4. Wiesenau (Krs Guben) in Wiesenau.

Bei den unter B genannten Bahnhöfen kommt die Kreisbezeichnung in Fortfall, da gleichlautende Bahnhöfe nicht mehr bestehen.

(Pr [134] Ogo vom 3. Oktober 1950)

B 9**Aufteilung des Bm-Bezirks Nauen-Süd**

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1950 wurde der bisherige Bezirk der Bm Nauen-Süd in die Bm-Bezirke Nauen-Nord und Nauen-Süd wie folgt aufgeteilt:

Bm Nauen-Nord

Rathenow—Senzke—Nauen (Schmalspur)
Nauen—Röthehof bis km 1,9
Nauen—Velten bis km 23,3
Bötzow—Spandau bis km 8,552
Nieder Neuendorf—Hennigsdorf

Bm Nauen-Süd

Nauen—Röthehof—Ketzin ab km 1,9
Brandenburg Altstadt—Roskow—Röthehof
Brandenburg Krakauer Tor—Roskow

Beide Dienststellen sind in die Rangklasse II eingestuft. Die örtlich organisatorisch erforderlichen Maßnahmen sind sofort durchzuführen.

BB1-Verf 261/50 vom 31. Juli 1950 ist entsprechend zu berichtigen.

(Pr [134] Ogo vom 3. Oktober 1950)

B 10**Organisation:**

hier: Zusammenlegung Bahnhofskasse, Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung Berlin-Lehrter Bf.

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1950 wurde die Fahrkartenausgabe mit unterstellter Gepäckabfertigung als selbständige Dienststelle aufgelöst und mit der Bahnhofskasse Berlin-Lehrter Bf vereinigt.

Die Bahnhofskasse Berlin-Lehrter Bf wurde vom gleichen Zeitpunkt ab in die Rangklasse II eingestuft.

Die örtlich organisatorisch erforderlichen Maßnahmen sind sofort durchzuführen.

(134 V 31 Ogs vom 3. Oktober 1950)

B 11**Auflösung des RAW Rostock**

Das RAW Rostock ist aus dem Verband der Reichsbahnausbesserungswerke der DDR seit dem 1. September 1950 ausgeschieden und von dem Dieselmotorenwerk Rostock, VEB, übernommen.

Innerdienstliche Verfügungen, Anweisungen, Rundschreiben, Dienstvorschriften usw. dürfen nicht mehr nach dort gesandt werden.

(134 V 31 Ogs vom 5. Oktober 1950)

B 12**Auflösung des EAZ 6**

Der EAZ 6 ist als selbständige Dienststelle aufgelöst und die Demobilisierung- und Ausrüstungsarbeiten dem Bw Bln-Lichtenberg übertragen worden.

Die örtlich organisatorisch erforderlichen Maßnahmen sind durchzuführen.

(134 V 31 Ogs vom 5. Oktober 1950)

B 13**Umbenennung des Bahnhofs Schönefeld (Krs Jüterbog)**

Der Bahnhof Schönefeld (Krs Jüterbog) ist mit Wirkung vom 1. Oktober 1950 in Schönefeld (Krs Luckenwalde) umbenannt worden.

(Pr [134] Ogo vom 5. Oktober 1950)

D 6**Reichsbahnreklame**

(Vorgang Bekanntmachung 495/50)

Die Verwaltungsstelle der „Dewag“ Abt Reichsbahn-Reklame, Dresden A 1, Wiener Straße 4, ist fernmündlich über Basa Dresden (870) Nr. 111/161 zu erreichen.

(RBD Dresden 134 V 8 Lgr vom 5. Oktober 1950)

B 14**XIV. Kultur und Soziales****Arbeitsschutz: Ergreifung von Maßnahmen zur Verhütung von Unfällen während der kalten Jahreszeit. (Streupflicht)**

Die Zahl der zum größten Teil durch Fall infolge Bodenglätte zu Schaden gekommenen Reichsbahnbeschäftigten hat sich gegenüber dem Vorjahr 1948/49 nicht gesenkt. Diese Unfälle, welche die Unfallziffern und den Krankenstand recht ungünstig beeinflussen, sind hauptsächlich auf Unterlassungssünden einzelner Dienststellen zurückzuführen.

Die Vorsitzenden der Arbeitsschutzkommissionen und Obmänner für den Arbeitsschutz sowie die Sicherheitsbeauftragten beachten daher folgendes:

1. Flugasche, Schlacke und Kohlenreste sind rechtzeitig vor Frostbeginn nochmals restlos, nicht zuletzt auch um Entgleisungen von Fahrzeugen infolge hartgefrorener, an den Schienen anlehrender Rückstände, zu vermeiden, aus dem Gleis zu entfernen. Hierbei muß gewissenhaft nachgeprüft werden, ob Schwellen durch Funkenflug oder Aschefall einen Schaden erlitten haben, der ggf. die Sicherheit des Betriebes gefährden könnte.
2. Neuschnee ist auf den ständig begangenen Wegen, Treppen, Brücken, Bahnsteigen, Einfahrten zu den Lok-, Wagen- und Triebwagenschuppen vor Werkhallen, Bürogebäuden, Werkküchen sowie auf den Trittbrettern der Fahrzeuge sofort und gründlich zu beseitigen.
3. Hartgefrorene glatte Schneerückstände bzw. Eisbildungen sind bei den unter 2. aufgeführten Liegenschaften und an den Fahrzeugen ausreichend mit Sand, Lösche oder sonstigen abstumpfenden Stoffen zu bestreuen bzw. so zu entfernen, damit ein Ausgleiten oder Hinfallen von Personen unbedingt vermieden wird.

Wer daher die Belange des Unfallschutzes, hier die Streupflicht, nicht erfüllt, macht sich an jedem Unfall, der durch Fall infolge Bodenglätte herbeigeführt wird, mitschuldig.

(XIV 141 Asktr/K 4 Usu vom 2. Oktober 1950)

D 7**Reichsbahnärzte**

Als Reichsbahnarzt für den Bahnarztbezirk Chemnitz I wurde Dr. Hans Weise, Chemnitz, Straße der Nationen 56/58, verpflichtet.

(RBD Dresden 141 K 5 Uä vom 4. Oktober 1950)

D 8**Unfallmeldewesen**

Eine fernschriftliche Verständigung des Ministeriums für Verkehr bei Unfällen ist nicht mehr erforderlich. Die Unfallmeldestellen richten die eilige Meldung (Fernschreiben) bei Unfällen I. und II. Grades nur noch an die GDnR Berlin. Die Abgabe der übrigen eiligen Meldungen an RBA und RBD wird hiervon nicht berührt. In Verf Pr (12) B 11 Bum vom 19. Juni 1950 ist auf der 1. Seite vorletzte Zeile zu streichen „das Ministerium für Verkehr und“.

(RBD Dresden 12 B 11 Bum vom 5. Oktober 1950)

D 9**Mitgliedskarte der Sozialversicherung**

Es wird des öfteren bei uns Klage geführt, daß die Objektbuchhaltungen der Wismut AG beim Ausscheiden von Versicherten aus dem Arbeitsverhältnis der Wismut AG die Mitgliedskarten der Sozialversicherung nicht sofort aushändigen. In diesen Fällen ist der Versicherte von der Reichsbahndienststelle anzuhalten, sich innerhalb einer kurz zu bemessenden Frist die Mitgliedskarte von seiner ehemaligen Objektbuchhaltung zu beschaffen. Nach erfolglosem Ablauf der Frist fordert dann die Dienststelle die Mitgliedskarte bei der entsprechenden Objektbuchhaltung an. Bleibt auch diese Aufforderung erfolg-

RESTRICTED

RESTRICTED

los, so berichtet die Dienststelle an die Sozialversicherungskasse Eisenbahn (Abt VII/2), Scheiden Versicherte aus dem Reichsbahndienst aus, deren Mitgliedskarten nach bei der Wismut AG liegen, so hat die Dienststelle künftig eine behelfsmäßige Verdienstbescheinigung auszustellen und dem Versicherten zu erklären, daß die ordnungsgemäße Eintragung in die Mitgliedskarte nach Vorlage derselben nachträglich erfolgen wird.

(RBD Dresden SVK — VII/1 — VII/016 vom 15. Oktober 1950)

E 1

Verf vom 20. September 1950, 141 K 1 Usu
Betr.: Arbeitsschutz; Unfall durch Aufspringen auf einen fahrenden Zug.

An alle Stellen
 Auf einem Dienstweg vom Personenbahnhof zum Güterbahnhof Eisenach versuchte ein Jungheifer auf das Trittbrett eines Güterwagens eines einfahrenden Güterzuges aufzuspringen. Er rutschte vom Trittbrett ab und fiel herunter. Dabei wurde ihm der rechte Fuß oberhalb des Knöchels abgefahren.

Ursache: Selbstverschulden. Der Jungheifer hat die einfache Sicherheitsvorschrift „Nicht auf einen fahrenden Zug aufspringen“ nicht beachtet.

Der Jungheifer wurde wiederholt — zuletzt am Tage vor dem Unfall 2 Stunden lang — über Unfallverhütung unterrichtet.

Dieser erst 16 Jahre alte Werkttätige ist nun ein ganzes Leben lang ein Krüppel.

Eisenbahner: Denkt immer an unsere wiederholte Mahnung:

Beachtet die Unfallverhütungsvorschriften!

E 2

Verf vom 13. September 1950 141 K 1 Usu
Betr.: Arbeitsschutz; tödlicher Unfall eines Rangierers.

An alle Stellen
Eisenbahner, die heute noch leben konnten!

Auf dem Bahnhof Naumburg/Saale wurde wieder ein Rangierer getötet, weil er zwischen nahe aneinanderstehenden Puffern aufrecht hindurchging und die Wagen in diesem Augenblick zusammenliefen. — Verstoß gegen UVV Teil III § 2 V (1) —. Der Rangierer hätte sich beim Heraustreten aus dem Gleis so tief bücken müssen, daß ihn die Puffer nicht fassen konnten. Er mußte die Nichtbeachtung dieser einfachen UVV mit dem Leben bezahlen. Wir bitten, diesen Unfall allen Rangierern bekanntzugeben.



Anträge auf Übernahme der Krankenhauskosten

Zur Vermeidung von unnötigen Rückfragen werden die Dienststellen ersucht, bei Einreichung von Anträgen auf Übernahme der Krankenhauskosten jeweils das Krankenhaus und das Datum der Aufnahme mit anzugeben. Hierdurch wird im Interesse der Versicherten eine schnellere Abwicklung der Kostenübernahmeerklärungen seitens der SVK Eisenbahn gewährleistet.

Arbeitsunfähigkeitsmeldung (neue Vordrucke) und Krankenüberwachung durch den Beratungsarzt

Feststellungen haben ergeben, daß eine große Anzahl von Dienststellen die mit BBl-Verfügungen 155/50 vom 12. Juli 1950 und 190/50 vom 7. August 1950 bekanntgegebenen Bestimmungen über die Ausfüllung und Einreichung der neuen Arbeitsunfähigkeitsmeldung sowie der Krankenüberwachung (erste Nachuntersuchung) durch den Beratungsarzt nicht beachtet.

Wir erwarten nunmehr, daß unsere Bestimmungen genauestens befolgt werden. Bei Zuwiderhandlungen werden die betreffenden Dienststellen künftig zur Verantwortung gezogen.

Versicherten ausweise für die pflichtversicherten Festbesoldeten (früheren Beamten)

In letzter Zeit mehren sich die Fälle, daß von einzelnen Dienststellen die Versicherten ausweise für den o. a. Personenkreis von der SVK Eisenbahn — Nebenstelle Greifswald — angefordert werden. Gemäß Verfügung der RBD 5 Ps 6 Uav vom 1. Juni 1948 sind diese von der Abteilung XIV der RBD Greifswald anzufordern.

Wir bitten hiernach zu verfahren.
 (SE 1 vom 9. Oktober 1950)

SCH 7

Betr.: Verbesserung der Rentenleistungen

Durch den planmäßigen Aufbau der Wirtschaft in der DDR und besonders durch die Leistungen der Aktivisten, deren Arbeit zu einer Steigerung der Arbeitsproduktivität und Senkung der Selbstkosten führte, konnten die Alters-, Invaliden- und Unfallrenten sowie die Hinterbliebenenrenten ab 1. September 1950 von der Regierung weiter verbessert werden. Hiervon sind auch die Kinderzuschläge für Kinder der Rentner bis zum 18. Lebensjahre betroffen worden. Die neuen Rentensätze sind inzwischen ausgezahlt. Eine weitere Verbesserung dürfte unseren beschäftigten Altersrentenempfängern unter Umständen nicht genügend bekannt sein. Wir machen hiermit darauf aufmerksam:

Nach § 3 der Durchführungsbestimmungen zur Verordnung über die Erhöhung der Renten vom 18. August 1950 wird für den erwerbsunfähigen Ehegatten, der keine Rente aus eigener Versicherung bezieht, auf Antrag ein Rentenzuschlag von 10 DM monatlich gewährt.

Durch diese Verordnung ist eine sozialpolitische Forderung der Bevölkerung erfüllt, die seit längerer Zeit besteht. Als erwerbsunfähig gilt die Ehefrau eines Rentners, welche das 60. Lebensjahr vollendete. Ehefrauen unter 60 Jahren müssen nach ärztlichem Gutachten invalide, also mindestens 66 2/3% erwerbsunfähig sein. Diesen Personen sind gleichgestellt diejenigen Ehefrauen, die ein Kind im Alter bis zu 3 Jahren oder zwei Kinder im Alter bis zu 8 Jahren besitzen und mit den Kindern zusammenleben. Anträge auf den Ehegattenzuschlag werden von allen Sozialversicherungskassen entgegengenommen. Wer solchen Antrag noch bis 31. Dezember 1950 stellt und die Voraussetzungen erfüllt, erhält den Ehegattenzuschlag noch ab 1. September 1950 rückwirkend gezahlt.

Die Sozialbevollmächtigten in den Betrieben sind zu verständigen.

(141 K 1 Ui vom 3. Oktober 1950)

D 10

XV. Schulung

Schulverzeichnis

Folgende Schule ist nachzutragen:

Schulort	Bezeichnung der Schule
Greiz	Schulungsheim Hirschmühle der VVB (Z) Webereien I Meerane

(RBD Dresden 23 R 17 Tpeis v. 2. 10. 50)

M 2

Betriebsjunghelfer und Ausbildungstagebuch

I Die Einstellung von Betriebsjunghelfern ist im wesentlichen abgeschlossen. Eingehende Bewerbungen sind den RbA vorzulegen. Diese entscheiden in eigener Zuständigkeit im Rahmen der ihnen noch zur Verfügung stehenden Ausbildungsplätze. Die noch zur Einstellung kommenden Bewerber sind der RBD — XV — zur Zustimmung vorzulegen, damit die psychotechnische Eignungsuntersuchung abgenommen werden kann.

II In Abänderung der „Bestimmungen für die Einstellung, die Ausbildung und den Werdegang der Betriebsjunghelfer der DR“ geben wir nachstehend eine Verfig der GDnR bekannt:

„Da der Betriebsjunghelfer künftig nicht mehr unmittelbarer Nachwuchs für den mittleren nichttechnischen Dienst ist, ist eine besondere Aufnahmeprüfung nicht mehr erforderlich. Die psychotechnische Eignungsuntersuchung ist jedoch auch weiterhin durchzuführen. Der Absatz 2 des § 4 der Jungheiferbestimmungen vom 8. Mai 1946 erhält folgenden Wortlaut:

(2) Sie müssen eine Grundschule mit gutem Erfolg besucht haben. Ihre Eignung für den Eisenbahndienst wird durch eine psychotechnische Eignungsuntersuchung festgestellt. An Hand der Bewerbungspapiere (Schulzeugnis, Lebenslauf) und des Ergebnisses der psychotechnischen Eignungsuntersuchung sind die bestgeeigneten Bewerber auszuwählen.“

Die „Bestimmungen für die Einstellung, die Ausbildung und den Werdegang der Betriebsjunghelfer der DR“ sind entsprechend abzuändern.

III Auf Grund eines Verbesserungsvorschlages für die Führung des Ausbildungstagebuches für alle Nachwuchskräfte in hauptamtlicher Ausbildung wird folgende Änderung bekanntgegeben. Es ist gleichzeitig die Ergänzung zu der Amtsblattverfügung 337/48, die

hierdurch allen Kontrolleuren, Dezernenten, Abteilungsleitern, Amtsvorständen und Wanderlehrern in Erinnerung gerufen wird.

Die Tagebücher sind ab 1. Oktober 1950 getrennt nach geraden und ungeraden Monaten zu führen, d. h. daß die Nachwuchskräfte 2 Tagebücher führen müssen: Tagebuch A für die Monate Januar, März, Mai, Juli, September und November und Tagebuch B für die Monate Februar, April, Juni, August, Oktober und Dezember. Die RbA überprüfen monatlich eine Reihe von Ausbildungsbüchern, die bis zum 20. d. M. den Nachwuchskräften zurückgereicht sein müssen, nach einem von ihnen festgesetzten Plan. Die RBD — XV — behält sich weitere Überprüfungen vor.

Die Nachwuchskräfte sind verpflichtet, in ihrer Dienstzeit (auch bei Lehrgängen und Schulen) ständig ein Ausbildungstagebuch bei sich zu führen. Die nicht benötigten Tagebücher sind in der Zeit, wo sie nicht dem RbA zur Überprüfung vorgelegt sind, auf den Dienststellen aufzubewahren. Es wird besonders darauf hingewiesen, daß in Spalte „Tagesbeschäftigung“ die ausgeführten Beschäftigungen stichwortartig eingetragen werden. Ebenfalls ist der auf den Dienststellen durchgeführte Unterricht darin zu vermerken. Die Ämter melden bis 25. j. M. die Anzahl der geprüften Tagebücher und die festgestellten Mängel in der Ausbildung unter Angabe der Dienststelle und der Namen der betreffenden Nachwuchskräfte.

Bei den Amtsblattverfügungen 555/47 und 337/48 ist auf diese Verfügung hinzuweisen.

Die Ausbildung von Nachwuchskräften sollte verantwortliche Pflicht eines jeden Kollegen sein. Denn nicht nur die Erfüllung unserer Pläne, sondern auch die Ausbildung unserer Nachwuchskräfte zu qualifizierten Facharbeitern und guten Friedenskämpfern sichern unsere Erfolge in den kommenden Aufgaben.

Je qualifizierter die Ausbildung von heute, um so besser die Arbeitsleistung von morgen!

(151 S 2 Pol 7a/1 [Pu 166] vom 6. Oktober 1950)

D 11 XVI. Personal

Anerkennung

Dem Schrankenwärter Gawerth, Bm Oederan, ist für seine tatkräftige Löschhilfe beim Brand eines Wärterhauses die Anerkennung der Reichsbahndirektion ausgesprochen worden. Außerdem wurde ihm eine Geldbelohnung bewilligt.

(RBD Dresden 12 B 11 Bu vom 25. August 1950)

Sch 8

Anerkennung

Für die Löschung eines Wagenbrandes wurde dem Rb-Angestellten Edgar Schultz, Rostock Hbf, eine außerordentliche Belohnung gewährt.

B 15 XVII. Mitteilungen

Mitteilung der Reichsbahnparkasse Berlin eGmbH!

Barauszahlung von Guthaben, die vor dem 8. Mai 1945 entstanden sind.

Die angestrengte und fleißige Arbeit der arbeitenden Bevölkerung in der DDR ist von Erfolg gewesen. Darum konnte der Präsident der DDR ein Gesetz verkünden, nach dem alle über 60 Jahre alten Kontoinhaber, die die Anmeldung der Uraltguthaben zur Umwertung vorgenommen haben, davon einen Betrag bis zu 100,— DM ausgezahlt erhalten.

Das Gesetz ist im Gesetzblatt der DDR Nr. 104 vom 14. September 1950 veröffentlicht. Wir wollen unsere Mitglieder auch auf diesem Wege unterrichten und bitten daher um Beachtung des nachstehenden Hinweises.

Wer ist berechtigt, einen Auszahlungsantrag zu stellen?
Alle Kontoinhaber, die ihr Guthaben zur Umwertung angemeldet haben und bis zum 31. Dezember 1950 das 60. Lebensjahr vollenden, ihren ständigen Wohnsitz in der DDR oder im demokratischen Sektor Berlins haben.

In welcher Höhe erfolgt die Auszahlung?
Die Auszahlung erfolgt in der Zeit vom 1. Oktober bis 1. Dezember 1950. Es werden im Höchstfalle 100,— DM ausgezahlt (wer z. B. nur 30,— DM umgewerteten Bestand hat, bekommt nur 30,— DM ausgezahlt).

Von welchen Konten werden Auszahlungen vorgenommen?
Von allen Sparkonten und Konten in laufender Rechnung (Giro- und Gehaltskonten), auf denen Guthaben vor dem 9. Mai 1945 entstanden sind und die der Umwertung unterliegen.

Wer zahlt aus?

Die Auszahlungen werden dort vorgenommen, wo die Guthaben — die vor dem 9. Mai 1945 entstanden sind — zur Umwertung angemeldet worden sind.

Zu weiteren Auskünften sind wir gern bereit. (Fernruf 64 7 58 und 64 4 86)

Der Vorstand der Reichsbahnparkasse Berlin eGmbH
(Kandulski) (von Bohlen) (Zimmer)

Sch 9

Betr.: Verlust der Fahrkartenlochzange Zg Rh 27

Am 6. September 1950 geriet die Fahrkartenlochzange Zg 27 in dem Streckenabschnitt Hucksdorf—Schwaan in Verlust. Bei evtl. Auffindung der Zange ist diese dem Hbf Rh. zurückzugeben, unter gleichzeitiger Verständigung der RBD.

(44 M 1 vom 6. Oktober 1950)

GD 17

An alle Kollegen Abteilungsleiter

Betr.: Einführung eines Aktivistenplanes bei der Generaldirektion Reichsbahn.

Der Kollege Dr. Heß machte auf unserer Gewerkschaftsversammlung am 28. September 1950 den Vorschlag, einen Aktivistenplan nach dem Beispiel der Halleschen Pumpenwerke zu entwickeln und diesen neben dem laufenden innerbetrieblichen Wettbewerb nach eingehender Diskussion vor der gesamten Belegschaft einzuführen.

In einer Arbeitsberatung des „Zahnärztlichen Dienstes“ wurde ein 12-Punkte-Programm jedem Kollegen überreicht, zu dem jeder Kollege praktische Vorschläge schriftlich einreichen soll. Ein Aktiv von fünf Kollegen wird dann diese Vorschläge zu einem festen Plan zusammenstellen.

Diese 12 Punkte für den Aktivistenplan sind:

1. Kampf gegen Produktionsverluste,
2. Einsparung von Materialien,
3. Pflege der Geräte,
4. Verbesserung der Qualität, Verringerung des Ausschusses,
5. Plan zur verbesserten Wegeerledigung,
6. Verbesserung und Reorganisierung der Arbeitsvorgänge,
7. Beste Ausnutzung der Arbeitszeit, Kampf gegen falsche Normen,
8. Festsetzung richtiger technisch begründeter Normen,
9. Erhöhung der beruflichen Qualifikation,
10. Plan für materielle, kulturelle und soziale Verbesserung der Lage der Belegschaft,
11. Senkung der Selbstkosten,
12. Kontrolle der Durchführung.

Kollegen Abteilungsleiter!

In den Halleschen Pumpenwerken ist die Losung geprägt worden: „Mit der Sekunde, mit dem Gramm, mit dem Pfennig sparen!“ Die Einführung des Aktivistenplanes in den Halleschen Pumpenwerken war nur möglich, weil die Arbeitsbrigaden- und Aktivisten-Bewegung in diesem Betrieb vorbildlich organisiert war.

Aber nicht nur diese Bewegung war es, sondern vor allen Dingen die neue Einstellung zur Arbeit bei den Kollegen dieses Betriebes. Hier hat sich die Erkenntnis bei den Beschäftigten durchgerungen, daß die Arbeit in den volkseigenen Betrieben, wo die Ausbeutung durch die Kapitalisten abgeschafft ist, zu einer Sache der Ehre und des Heldentums geworden ist. Der Kollege Paul Wolf schuf in den Halleschen Pumpenwerken das leuchtende Beispiel, wie es gemacht wird. Wir übernehmen die Verpflichtung, die so ins Leben gerufene Bewegung zu verbreitern, den Vorschlag unseres Kollegen Dr. Heß zu einer Angelegenheit für unsere gesamte Generaldirektion Reichsbahn zu machen.

Wir fordern alle Abteilungen unserer Dienststelle auf, sich dem Beispiel des „Zahnärztlichen Dienstes“ anzuschließen und ihre Beiträge der Betriebsgewerkschaftsleitung zu übermitteln.
gez. Grubbe.

Dieser Vorschlag ist an alle Abteilungen gegangen — wo bleiben die weiteren Vorschläge?

Benachrichtigung!

Das Zimmer der Betriebsgewerkschaftsleitung befindet sich jetzt

Voßstraße 33, Obergeschoß Ia, Zimmer 358.

Telefon: 31 799 und 31 706.

Berlin, den 12. Oktober 1950.

I. Vorsitzender

RESTRICTED

AUFRUF!

Steigert und fördert die Wettbewerbsbewegung im IV. Quartal 1950.

Die Wettbewerbsbewegung hat bei der Deutschen Reichsbahn von Quartal zu Quartal eine stetig wachsende Verbreiterung gefunden. Neben vielen innerbetrieblichen Wettbewerben entwickelten sich Wettbewerbe auf der Ebene der Direktionen und für das gesamte Gebiet der Deutschen Reichsbahn. Dabei stehen die einzelnen Dienststellen im Kampf um den Sieg und die Wettbewerbsfahne. Während im I. Quartal nur die RAW, die Bw und die Lokkolonnen zentrale Wettbewerbe austrugen, haben jetzt auch die Bww, Oberbau, Betrieb und der Verkehr den Wettbewerb aufgenommen. Die Auslösung der 500er Lokbewegung und der Streckenwettbewerbe sind ein wichtiges Moment für die Weiterentwicklung der Wettbewerbe. Die noch fehlenden Wettbewerbe in den Fm und Sm sowie in einzelnen Verwaltungsstellen werden sich in Kürze der Wettbewerbsbewegung anschließen.

Die bisherige Entwicklung hat gezeigt, daß die Dienststellenleitungen und die Fachabteilungen der Verwaltung nicht immer das richtige Verständnis für die Wettbewerbsbewegung gehabt haben. Durch die Wettbewerbe kommt der Wille der Belegschaft zum Ausdruck, die Arbeitsproduktivität zu steigern und die Selbstkosten zu senken, weil unsere Kollegen erkannt haben, daß nur dieser Weg zu einem besseren Leben führen kann. Erhöhte Arbeitsnormen und Einsparungen an Material verbessern die Wirtschaftlichkeit des Betriebes und sichern die Planerfüllung. Für die Angehörigen der Verwaltung ergeben sich daraus die Verpflichtungen, aus der Analyse der Ergebnisse Erkenntnisse zu sammeln und für ihre Arbeitsdispositionen die richtigen Schlüsse zu ziehen.

Präsidenten der RBDen,

Werkdirektoren,

Leiter der Fachabteilungen der GDR und der RBDen,

Dienststellenleiter aller Dienstzweige,

Kolleginnen und Kollegen in der Verwaltung, an euch ergeht der Aufruf, im IV. Quartal 1950 alles zu tun, um mehr als bisher diesen Forderungen unserer Eisenbahnerkollegen gerecht zu werden.

Wie könnt ihr die Wettbewerbsbewegung unterstützen?

1. Durch Aufstellung von Arbeitsablaufplänen, möglichst für jeden Arbeitsplatz,
2. durch verbesserte Organisation der Arbeitsvorbereitung, Sicherstellung eines planmäßigen Arbeitsablaufs, richtige Disposition des verfügbaren Materials, Ausschöpfung der inneren Reserven, Einführung verbesserter Arbeitsmethoden, Anleitung und Austausch der in den Dienststellen erstellten TAN,
3. durch umsichtige Verwaltung der zugeteilten Mittel zur Einhaltung bzw. Unterschreitung der Finanzpläne und zur Senkung der Selbstkosten,
4. durch richtigen Einsatz aller Kolleginnen und Kollegen an einem Arbeitsplatz, der ihren Fähigkeiten und ihrem Leistungsvermögen entspricht. Hierbei Förderung und Schulung der Aktivisten als dem fortschrittlichsten Teil der Belegschaft,
5. durch planmäßige Ausschöpfung der Aktivistenleistungen zur allgemeinen Verbesserung der Arbeitsmethoden. In allen Dienststellen sind Aktivistenpläne aufzustellen nach dem Muster der Halleschen Pumpenwerke,
6. durch enge Zusammenarbeit der Fachabteilungen und Dienststellen zur besseren gegenseitigen Unterrichtung und zum erhöhten Erfahrungsaustausch.

Eine grundsätzliche Voraussetzung zur Steigerung der Arbeitsproduktivität durch Wettbewerbe ist die Einstellung der Kollegen zur Arbeit. Hierzu gehört neben Fachkenntnissen eine ideologische Aufklärung durch die Gewerkschaft.

Kolleginnen und Kollegen in den Dienststellen,

die obengenannten Grundsätze für die Entwicklung der Wettbewerbe sind auch Voraussetzung für euch, die ihr den Wettbewerb durchführt. Habt ihr in jedem Falle bei der Durchführung der Wettbewerbe euren Dienststellenleiter oder Werkleiter darin unterstützt, diese Voraussetzungen zu schaffen?

Wir fordern euch auf, gemeinsam mit den Kollegen der BGL und der Verwaltung im IV. Quartal 1950 die Wettbewerbe auf genannten Grundlagen vorwärts zu entwickeln und sie damit zu einem entscheidenden Faktor für die Übererfüllung unserer Wirtschaftspläne zu machen.

RESTRICTED

RESTRICTEDLesenswerte Neuerscheinungen**Gesetze, Gesetzentwürfe, Verordnungen
Kommentare usw.**

„Die Versorgung“ veröffentlicht laufend das Verzeichnis der
Gesetzblätter der Deutschen Demokratischen Republik

„Deutsche Finanzwirtschaft“ (16/50): Die Veranlagungsrichtlinien zur Einkommensteuer, Körperschaftssteuer, Gewerbesteuer — Finanzen und Wirtschaftsverordnung (von Dr. Bögelsen zur Diskussion gestellt) — Nr. 17/50: Über die strafrechtliche Ahndung von Haushaltsdelikten — Die kassenmäßige Durchführung des Staatshaushalts (W. Georgino).

„Blätter für Steuerrecht, Sozialversicherung und Arbeitsrecht“ (18/50): Der Umtausch Deutscher Mark gegen Westmark und die Regelung der Devisenwirtschaft (Dr. Bergmann) — Die Umwandlung von Gesellschaften und ihre Auswirkung auf die Sozialversicherung (DDR).

„Deutsches Verwaltungsblatt“ (18/50): Die Vorarbeiten für eine bundesrechtliche Verwaltungsgerichtsordnung (Dr. van Husen).

„Schlägel und Eisen“ (9/50): Der Bergbau und das kommende Schwerbeschäftigtengesetz.

„Staats- und Selbstverwaltung“ (9/50): Die Verwaltung und das Bonner Grundgesetz (Dr. Zschische).

Material für politische Referate, Schulung u. dgl.

„Weltjugend“ (6/50): Die Hauptaufgaben der jungen Friedenskämpfer (P. Varga).

„Demokratischer Aufbau“ (9/50): Die Bedeutung des III. Parteitages der SED für den Staatsapparat — Die Bedeutung der Dienstordnung der Regierung der DDR.

„pädagogik“ (7/50): Der Fünfjahrplan und seine kulturpolitischen Aufgaben.

„Neue Zeit“ (37/50): Die amerikanische Armee, wie sie wirklich ist (D. Salawski).

„Die Arbeit“ (9/50): Zum Erscheinen des 2. Bandes der Werke J. W. Stalins (Helbig) — Die Lehren des III. Parteitages der SED für die Gewerkschaften (Warnke).

„Neuer Weg“ (18/50): Verstärkt die Gewerkschaftsarbeit in den Ministerien! (P. Peschke) — Um jede Stimme ringen! (A. Ackermann).

„Arbeit und Sozialfürsorge“ (16/50): Aufgaben und Ergebnisse des Arbeitsausschusses zur Förderung der Frauenarbeit (Käthe Kern) — Der Mensch als wichtigster Faktor zur Steigerung der Arbeitsproduktivität (K. Pfannstiel).

„Die Versorgung“ (14/50): Friedensarbeit kontra Kriegshetze (H. Rau).

„Die Neue Gesellschaft“ (9/50): Die Partei weist den Weg (A. Pantijelew).

„Sowjet-Literatur“ (7/50): Offener Brief an die Schriftsteller des Westens (J. Ehrenberg).

„Neue Zeit“ (38/50): Arbeitsloses Amerika (A. Lawrenjow).

THIS IS AN ENCLOSURE TO
DO NOT DETACH

Mitteilungsblatt

der

Deutschen Reichsbahn

Mit neuer Kraft vorwärts!

Am Samstag, dem 11. November 1950, wurde durch den Minister für Verkehr in der DDR, Herrn Prof. Dr. Ing. Rheingruber, die Einführung der neuen Generaldirektion:

Generaldirektor: Dipl.-Ing. Erwin Kramer
Stellv. Generaldirektor: Martin Lehmann
Kulturdirektor: Ernst Zöllner
Wirtschaftsdirektor: Karl Hetz

im Beisein der Präsidenten der RBDen und der Abteilungsleitungen vorgenommen.
Wir wünschen „Fahrt frei“ Die Redaktion

Herausgeber: Deutsche Reichsbahn
Generaldirektion
Berlin W 8, Voßstr. 33

AUS DEM INHALT:

1. Ein neuer Helfer . . . Seite 1
2. 33 Jahre Sowjetmacht . Seite 1
3. Der erste Lokomotivmeßwagen in der DDR Seite 1
4. Welche Maßnahmen wurden 1950 zur Einsparung von Lokomotivkohle eingeleitet und wie haben sie sich ausgewirkt? . . Seite 2
5. Auch Gleichgültigkeit ist ein Verbrechen! Seite 5
6. Alle Möglichkeiten sind noch lange nicht erschöpft! Seite 6
7. Verfügungen und Bekanntmachungen Seite 6
 - A. Verfügungen der Generaldirektion Seite 6
 - B. Veröffentlichungen der Fachabteilungen der GD und der RBDen Seite 7
(nähere Aufzählung umseitig)

Nr. 2 Jahrg. I
Berlin, den 15. November 1950

RESTRICTED**VERFÜGUNGEN UND BEKANNTMACHUNGEN**

- | | | | | | | |
|-------|------|----|---|------------|--|---|
| A. | GdNR | 18 | Verordnung über Reisekostenvergütung | 20 | Beförderung von Zahlungsmitteln mit Zügen | |
| B. I. | Bln | 16 | Berichtigung (VD 40 851) | 21 | Urlaub und Vertretung des Kassenverwalters | |
| | | 17 | Berichtigung Nr. 19 zur SbV | XII. GdNR | 22 | Vereinbarung vom 10. Oktober 1950 über Achskilometergeld |
| | | 18 | Einstellung von Kühlwagen | 23 | Verfügung über die Vereinbarung vom 10. Oktober 1950 | |
| | Cs | 8 | Berichtigung AzFV (Hauptheft) | 24 | Vereinbarung vom 16. Oktober 1950 über Prämien | |
| | Dre | 12 | Dienststellenorganisation | 25 | Verfügung über die Vereinbarung vom 16. Oktober 1950 | |
| | Gwa | 5 | Inbetriebnahme einer Blockstelle | Bln | 24 | Zur Verordnung über Reisekostenvergütung |
| | | 6 | Berichtigung AzFV Abschn. 24 | XIII. GdNR | 25 | Vordrucke für Reisekostenvergütung |
| | | 7 | Änderung von Unfallmeldegrenzen | 26 | Werbung der Deutschen Reichsbahn-Reklame | |
| | | 8 | Einsatz von Kleinloken | 27 | Verbot über die Lenkung von Dienstkraftwagen | |
| | | 9 | Ordnung und Sauberkeit | 28 | Veränderung im Geschäftsverteilungsplan | |
| | | 10 | Schienenlastkraftwagen | 29 | Einsparung von Begleitschreiben | |
| | | 11 | Berichtigung Abschn. 21 des AzFV | Bln | 26 | Einrichtung des Hauptwagenamtes |
| | | 12 | Berichtigung Abschn. 12 des AzFV | 27 | Umbenennung des Bahnhofs Brandenburg Weberwerk | |
| II. | Bln | 19 | Fachschulverzeichnis | 28 | Wiederinbetriebnahme des Hp Hohenschöpping | |
| | | 20 | Ergänzung der Urlaubs- und Freifahrnachweise | 29 | Dienstszitz der Bahnhofskasse Bln-Charlottenburg | |
| | | 21 | Benutzung der 2. Wagenklasse | Cs | 11 | Verlegung einer Dienststelle |
| | Cs | 9 | Sperrung der Fahrkarte B Ila Nr. 22 146 | 12 | Auflösung einer Dienststelle | |
| | | 10 | Verlust eines Fahrscheinblocks | 13 | Einrichtung des Dezernats „Materialeinkauf“ | |
| | Dre | 13 | Namensschilder an den Schaltern | Dre | 18 | Abkürzungen |
| | | 14 | Fahrausweise für die Hin- und Rückfahrt nach Berlin | Erf | 4 | Wiedereröffnung des Bf Teistungen f. den Güterverkehr |
| | | 15 | Sonntagrückfahrkarten | 5 | Schwellenlager Gotha-Ost | |
| | Gwa | 13 | Einsenden der Polizei-Blankokarten | 6 | Aufarbeitungswerk Gehren | |
| | HI | 1 | Fahrpreisermäßigung für demokr. Sportbewegung | Gwa | 22 | Wiederinbetriebnahme vorübergehend stillgelegter Strecken |
| | Mgd | 3 | Verlust von Fahrausweisen | 23 | Aufhebung einer Dienststelle (Bf Eberswalde West) | |
| | | 4 | Urlaubs- und Freifahrnachweise | 24 | Einrichtung einer Haltestelle | |
| III. | Bln | 22 | Abfertigung und Frachtberechnung von Umzugsgut für Umsiedler und Neusiedler | HI | 2 | Umwandlung eines Haltepunktes in Tarifbahnhof |
| | | | | 3 | Umbenennung eines Bahnhofs | |
| | Gwa | 14 | Muster eines Warenbegleitscheines M 20a | 4 | Umwandlung eines Haltepunktes in Agentur | |
| | | 15 | Berichtigung | Mgd | 9 | „Dewag“ |
| IVa. | Bln | 23 | Verkauf von Anschlußfahrkarten (Westsektoren) | 10 | Weitergeltung des Erstattungs-gesetzes | |
| V. | GdNR | 19 | Mehrkosten durch Änderungsarbeiten | XIV. Bln | 30 | Bahnärztlicher Dienst |
| | | 20 | Freifahrt für Lehrkräfte der Berufsschulen | 31 | dto | |
| | Dre | 16 | RAW Zwickau „RAW 7. Oktober“ | 32 | dto | |
| VI. | Dre | 17 | Wettbewerb für die Unterhaltung der stromdichten Schienen | 33 | dto | |
| | | | | 34—37 | dto | |
| | Erf | 3 | Ergänzung der LVT | Dre | 19 | Neufassung der UVV Teil I § 8 (2) |
| | Mgd | 5 | Bau-, Werkstatt- und Stoffangelegenheiten | 20 | Frauenarbeit | |
| | | 6 | Verlust des Bahndienstwagens Magdeburg 720 046 | Erf | 7 | Lohnsteuer für Prämien |
| VII. | GdNR | 21 | Fernschreibbetrieb | Mgd | 11 | Unfallverhütung |
| | Mgd | 7 | Sprechstellenverzeichnis (Berichtigung) | 12 | Berufskrankheiten | |
| IX. | | | | 13 | Auszugsw. GDR 143-S-711/50 (Frauenarbeit) | |
| u. X. | Gwa | 16 | Anforderung von Drucksachen | 14 | Gesundheitsshelfer des FDGB | |
| | | 17 | Knallkapseln | 15 | Veröffentlichung der SVK Eisenbahn | |
| | Mgd | 8 | Nummernzettel für Expresgut | 16 | Nachtrag in der UVV Teil I § 8 (2) | |
| XI. | Gwa | 18 | Zahlungsverkehr | XV. Bln | 38 | Innerbetriebliche Schulung |
| | | 19 | Verzeichnis der Bf mit den Bahnhofskassen | | | |

Druckfehlerberichtigung

In der Nr. 1 sind uns folgende Fehler unterlaufen:
Seite 10, Spalte 2, unter Reiseverkehr
Titel: Bestellzettel für gebührenfreie Monatskarten.
Hat die lfd. Nr. D 2 a statt D 2.
Titel: Platzkarten.
Hat die lfd. Nr. D 3 statt C 3.

(Fortsetzung auf der dritten Umschlagseite)

RESTRICTED

Mitteilungsblatt der Deutschen Reichsbahn

Herausgeber:
Deutsche Reichsbahn, Generaldirektion
Berlin W 8, Voßstr. 33 / Tel. 67 00 15 - App. 336 19
Chefredaktion: Hans Mikisch, Pressestelle

Nr 2

Berlin, den 15. November 1950

Jahrg. I

EIN NEUER HELFER

Im Oktober erschien zum erstenmal das neue Mitteilungsblatt der Deutschen Reichsbahn, herausgegeben von der Generaldirektion. Allen Verwaltungsstellen der Reichsbahn Wegweiser zu sein, ist die Aufgabe des neuen Mitteilungsblattes. Es wird mit dazu beitragen, die Gesetze und Verordnungen unserer Regierung sowie die Verfügungen des Ministeriums für Verkehr und der Generaldirektion noch wirkungsvoller bekannt werden zu lassen.

Ohne Zweifel beseitigt das neue Mitteilungsblatt eine große Lücke. „Fahrt frei“ begrüßt dieses neue Organ und hofft auf ein gedeihliches Zusammenarbeiten.

„Fahrt frei“

33 JAHRE SOWJETMACHT

Die reaktionären Kräfte der Welt haben sich fast überschlagen in Prophezeiungen über die Bestandsdauer der Sowjetunion. Sie hat nicht nur alle diese Prophezeiungen überstanden, sondern sie ist weit darüber hinausgewachsen zum mächtigen Friedenshort der gesamten Menschheit.

Unter der Führung der Sowjetunion werden die für den Frieden kämpfenden Menschen das Banner des Fortschritts über der ganzen Welt siegreich erheben.

DER ERSTE LOKOMOTIVMESSWAGEN IN DER DDR

Am 31. Oktober 1950 wurde auf dem Bahnhof Potsdam der erste Lokomotivmeßwagen in der DDR dem Betrieb übergeben.

Vor dem Kriege besaß die Deutsche Reichsbahn vier Lokomotivmeßwagen, von denen nach dem Zusammenbruch nur noch Trümmer von zwei Wagen vorhanden waren. Im Jahre 1948 wurde der Maschinentechnischen Abteilung der Generaldirektion der Auftrag gegeben, einen neuen Meßwagen zu bauen. Die Fachleute schützelten mit dem Kopf, denn das, was nach dem Zusammenbruch von den alten Wagen übriggeblieben war, reichte nicht im mindesten aus, einen neuen Wagen wiederherzustellen. Trotzdem es zunächst aussichtslos schien, einen neuen Wagen wiederaufzubauen. Ließen sich die Techniker und Ingenieure nicht von den Tageschwierigkeiten abschrecken und fingen mit den Arbeiten an. Mit der volkseigenen und der Privatindustrie wurden Verbindungen aufgenommen, und so konnte ein Meßinstrument nach dem anderen in mühevoller Kleinarbeit erstellt werden. Schwierigkeiten bereiteten nun noch die Anlagen für die Rauchgasprüfung, Temperaturmessung und die Planimeter. Unseren Aktivisten gelang es jedoch, auch hier einen Weg zu finden. Unser Meßwagen besitzt ausgezeichnet arbeitende Planimeter, eine vorzügliche Rauchgasprüfanlage und zwei Sechsfarbenshreiber, die in der DDR erstellt wurden. Als Neuerung ist der Meßwagen mit einer Anfahrts- und Beschleunigungs-Meßeinrichtung ausgerüstet worden.

Mit dem Meßwagen wurden bereits zwei Meßfahrten durchgeführt. Er hat sich dabei ausgezeichnet bewährt. Die Genauigkeit der Messungen beträgt 1%. Eine höhere Genauigkeitsstufe dürfte damit in Europa noch nicht erreicht worden sein.

Die vielen Handwerker und Ingenieure in den RAWen und volkseigenen Betrieben verdienen gleichermaßen Anerkennung für das gelungene Werk. Hier soll nur der Name des eigentlichen Erbauers des Meßwagens genannt werden, der die 3000 m Kabelleitung und die unzähligen Einzelteile zu einem sinnvollen Ganzen zusammenfügen ließ: der Techniker Hohensee, der für seine Leistungen zum Verdienten Aktivisten ernannt wurde. Daraus läßt sich auch ermessen, welchen Wert man der Arbeit Hohensees beigemessen hat.

Der Meßwagen deckt die Fehler und Unvollkommenheiten der Lokomotive schonungslos auf. Er ist der „Röntgenapparat“ für die Lokomotive. Eine Krankheit erkennen, ist jedoch der erste Weg zur Gesundung. Der Einsatz des Meßwagens ist aber auch für Betriebsanalysen vorgesehen, er wird uns vor allem konkrete Unterlagen für eine fortschrittliche Fahrplangestaltung liefern.

Zusammengefaßt läßt sich sagen, daß der Meßwagen gerade zur rechten Zeit fertig geworden ist, um mit dazu beizutragen, daß die Aufgaben, die uns der Fünfjahrplan stellt, unbedingt erfüllt werden.

RESTRICTED

RESTRICTED

WELCHE MASSNAHMEN WURDEN 1950 ZUR EINSPARUNG VON LOKOMOTIVKOHLE EINGELEITET UND WIE HABEN SIE SICH AUSGEWIRKT?

Für das Jahr 1950 hatte sich die Generaldirektion Reichsbahn das Ziel gesetzt, die spezifischen Verbrauchswerte für Lokomotivkohle um 5% zu senken. Auf der Eisenacher Verkehrskonferenz ist diese Zahl auf 10% erhöht worden. Zu ihrer Realisierung wurden folgende Maßnahmen von der Maschinentechnischen Abteilung eingeleitet:

1. Auslastung der Züge verbessern,
2. Verbesserung der Verbrennungseinrichtungen und des wärmetechnischen Zustandes der Lokomotiven,
3. Forderung an die Kohlenindustrie auf Lieferung von besseren Briketts,
4. Reorganisation der Kohlewirtschaft bei der DR.

1. Verbesserung der Auslastung der Züge.

Der spezifische Kohlenverbrauch einer Lokomotive wird maßgeblich von der Last am Zughaken beeinflusst. Je größer die Auslastung, um so geringer der spezifische Kohlenverbrauch und umgekehrt, je weniger Last die Lokomotive fährt, um so höher ist der Kohleanteil auf eine Million Tonnenkilometer.

Die Anfang des Jahres 1949 erkennbare günstige Entwicklungstendenz, die im Mai vergangenen Jahres bis zu einer Durchschnittsauslastung sämtlicher Güterzüge von 680 t führte, ging in der zweiten Hälfte des Jahres bis auf 635 t zurück. Zur Steigerung der Auslastung wurden deshalb von der Maschinentechnischen Abteilung Lastnormen ausgearbeitet, die angeben, wie hoch die Zugauslastung für jede Strecke der DR und für jede Lokgattung sein muß, um eine wirtschaftliche Lokausnutzung zu erreichen. Diese Normen dienten als Grundlage beim Erstellen des Winterfahrplanes 1949/50 für den Güterverkehr. Wie auf der diesjährigen ersten Güterfahrplankonferenz 1950 festgelegt wurde, haben sich die Normen bewährt. Durch Vergleichen der Buchfahrplanlasten und Fahrberichte mit den Höchstlasttabellen wird die Entwicklung der Auslastung beobachtet.

Die von der Betriebsmaschinenabteilung geforderte Lastnorm von 750 t/Zug ist allerdings noch nicht erreicht worden, obwohl eine ausführliche Analyse gezeigt hat, daß diese Auslastung für alle Güterzüge zusammen (Nah- und Durchgangsgüterzüge) zu erreichen ist. Wenn trotz der ständigen Zunahme von Schwerlastzügen noch kein Durchbruch in der durchschnittlichen Auslastung erfolgt ist, so beweist diese Tatsache, daß ein großer Teil der Züge noch nicht voll ausgelastet fährt. Es konnte jedenfalls die Auslastung gegenüber 1949 im Jahre 1950 nicht gesteigert werden. Die Ursache ist in der Übernahme der ehemaligen Klein- und Privatbahnen zu suchen, die mit ihren sehr schlecht ausgelasteten Zügen den Durchschnitt der DR herabdrücken.

2. Verbessern der Brennstoffqualität.

Die Bahnbetriebswerke hatten zu Beginn des Jahres den Auftrag erhalten, von jeder Kohlensendung Analysen im Chemischen Versuchsamt der Deutschen Reichsbahn anfertigen zu lassen. Es hatte sich nämlich herausgestellt, daß die Festigkeit der Braunkohlenbriketts geringer wurde und die Verunreinigungen zunahmen. Bei Steinkohlenlieferungen ist ein hoher Schieferanteil festgestellt worden, und sowohl Steinkohle als auch Briketts hatten einen außerordentlich hohen Anteil an Krümelkohle und Abrieb. Durchschnittlich waren 10%

der Kohle für Lokomotivfeuerung unbrauchbar und mußten als Verlust auf Kosten des Kohlenkontingents der DR gebucht werden. Hinzu kommen bei den minderwertigen Briketts weitere erhebliche Verluste, die beim Umschlag der Kohle in den Kohlenbansen bis zur Verwendung auf der Lok durch Bruch und Abrieb und außerdem bei Lagerung in den Bansen durch Witterungseinflüsse entstehen. Die Bruchfestigkeit, die für ein normales Brikett 120 kg/cm² betragen soll, schwankte zwischen 15—150 kg/cm² Festigkeit, wobei der überwiegende Teil unter 60 kg/cm² lag. Die Gütenorm wurde mithin zu höchstens 40% erreicht.

Im Frühjahr dieses Jahres fanden auf der Strecke Halle—Sangerhausen Versuchsfahrten statt, um den Einfluß der Brikettqualität auf die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven nachzuweisen. Bei den Sorten 1 und 2 handelte es sich um die üblichen Briketts, wie sie für Lokomotivfeuerung allgemein verwendet werden. Sorte 3 waren Hartbriketts; wegen der feinen Körnung auch mit Feinkornbriketts bezeichnet. In der Industrie werden diese Briketts für Generatorfeuerung bzw. zum Verschwelen verbraucht. Die Überlegenheit der Hartkohle, d. h. der festeren Briketts gegenüber den minder festen, ist eindeutig.

Während der ganzen Zeit des Ausbrennens behielten die Hartbriketts ihre Form bei, wogegen die beiden anderen Sorten sehr schnell im Feuer zerfielen. Die effektive Ersparnis lag im Durchschnitt bei 25%. Abb. 1 zeigt das Schaubild für die Wärmebilanz. Die Zahlen geben den Wärmewert in 10⁶ Kal an. Jede Säule stellt in ihrer ganzen Höhe die zugeführte Wärme (B×H_i) dar. Bei Sorte 1 wurden nur 35% der zur Verfügung stehenden Kalorien in Dampf überführt. Bei Sorte 3 (Hartbrikett) waren es dagegen 55%. Wie die Unterschiede zu erklären sind, zeigen die nachstehenden Zahlen. Während die Aschkasten- und Löscheverluste bei der Hartbrikettfeuerung 9% betragen, steigen sie auf 39% bei der Sorte 1. Nachrücklicher kann die Forderung nach festen Briketts nicht unterstrichen werden als durch diese wenigen Zahlen.

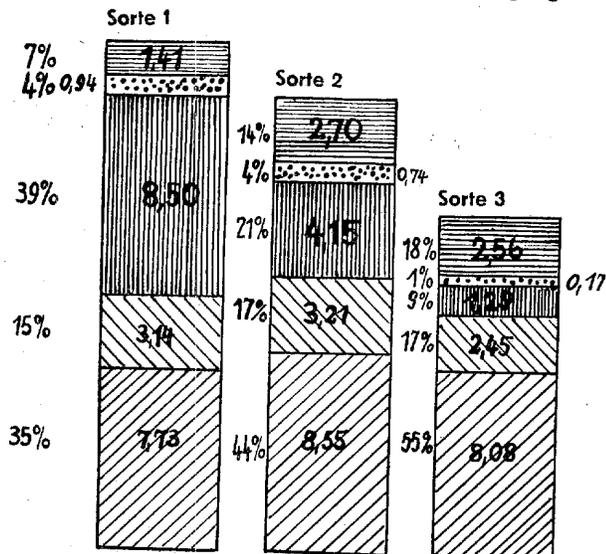
Es sei hier festgestellt, daß diese Forderung bei der Kohlenindustrie nicht auf unfruchtbaren Boden gefallen ist. Aber zwischen Wollen und Vollbringen ist in dem Falle der Weg anscheinend besonders weit, denn wie die jüngsten Untersuchungsergebnisse zeigen, ist noch keine merkliche Verbesserung eingetreten. Die Reichsbahn muß mehr Kohle von nachstehenden Gruben erhalten, die ein zufriedenstellendes Brikett liefern: „Clara Zetkin“ (SEN 5), „Franz Mehring“, „Marga“ (SEN 11), „Alfred Scholz“ (WEL 2 und WEL 4), „Süd-Mückenberg“ (MEU 6 und MEU 5), „Jonni Scheer“ (WEL 7), „Heide“ (WEL 8), „Tröbitz“ (MEU 1), „Morgenrot“ (SEN 7) und „Piassa“ (MEU 4). Leider beträgt ihr Anteil in den ersten drei Quartalen des Jahres 1950 von der Gesamtlieferung für die DR nur 12,5%.

3. Verbesserung der Verbrennungseinrichtungen und des wärmetechnischen Zustandes der Lokomotiven.

Ein Ausschuß, dessen Mitglieder Aktivisten und Ingenieure des Betriebsmaschinendienstes sind, befaßt sich mit der Verbesserung der Verbrennungseinrichtungen. Seine Aufgabe ist, sowohl den Wirkungsgrad der Verbrennung zu verbessern, als auch den Funkenflug zu verringern. Über die günstigen Ergebnisse ist in der Fachliteratur berichtet worden. Neue Roste, ver-

RESTRICTED

besserte Feuerschirme und Einbau des sogenannten „Toten Feuerbettes“ erhöhten den Kesselwirkungsgrad. Bei der Unterhaltung der Dampflokomotiven in den Betriebswerken ist das Schwergewicht auf die Verbesserung des wärmetechnischen Zustandes der Lokomotiven gelegt worden. Wie die diesjährige Besichtigung des



Zeichenerklärung

- Nutzbare Wärme im Dampf
- Wärmeverlust in den Abgasen
- Wärmeverlust in Asche und Lösche
- Unverbranntes in den Rauchgasen
- Restglied (Strahlung, Funkenflug, Restwärme im Feuerbett)

Abb. 1

Wärmebilanz für den Brennstoff

Lokomotivparks gezeigt hat, sind die Fortschritte recht beachtlich. Während 1947 nur 18% aller Lokomotiven mit „gut“ beurteilt wurden, 1949 = 26%, beträgt der Anteil der guten Lokomotiven 1950 = 33%.

Besonders befriedigend ist der Zustand der Güterzugloks. Die festgestellten Mängel an der Isolierung der Kessel, Zylinder sowie Undichtheiten an Rauchkammern, Überhitzern usw. wurden an Hand des für jede Lokomotive ausgefertigten Untersuchungsprotokolls abgestellt. Von den untersuchten Lokomotiven erfüllten sofort 85% die wärmetechnischen Bedingungen.

Schwierigkeiten bereiten noch die Feuerschirme. Die Feuerschirmsteine sind sehr schlecht und halten kaum von einem Auswaschen zum anderen, also knapp 14 Tage. Die Keramische Industrie könnte durch Lieferung feuerfester Steine wesentlich mithelfen, die Wirtschaftlichkeit des Lokomotivbetriebes in bezug auf Kohleverbrauch und Unterhaltung der Lokomotiven im Betriebe zu erhöhen.

4. Reorganisation der Kohlewirtschaft.

Im Februar hat Herr Generaldirektor Kramer Richtlinien zur Reorganisierung der gesamten Kohlewirtschaft der DR bekanntgegeben. Sie erstreckten sich auf:

- Reorganisation der Bespannung,
- „ Kohleverteilung,
- „ Kohlelagerung,
- „ Kohleabnahme,
- „ Lagerbuchführung und ferner

auf Maßnahmen betrieblicher Art und Einführen von Brennstoffersparnisprämien.

Zunächst wurde ein Leistungs- und Kohlenverbrauchsplan aufgestellt. Jede Reichsbahndirektion erhielt den Leistungsrahmen, d. i. das Soll an Leistungstonnenkilometern für alle Monate des Jahres sowie die Norm für den spezifischen Verbrauch und den sich daraus ergebenden Gesamtkohleverbrauch. Die Direktionen mußten ihrerseits Leistungs- und Kohleverbrauchspläne für den Direktionsbezirk aufstellen. Dadurch waren Leistung und Kohleverbrauch für die gesamte Reichsbahn in der DDR bis hinab zu den Dienststellen umrissen und somit die ersten Voraussetzungen für eine planvolle Kohlewirtschaft gegeben.

Hinsichtlich Lagerung der Kohle gingen den Direktionen neue Bestimmungen zu. An Lokomotiven für den schweren Reise- und Güterzugdienst darf die Kohle nur mit der Gabel verladen abgegeben werden, damit verhindert wird, daß die Lok Abrieb auf den Tender erhält. Zerbröckelte Kohle und Abrieb ist nur noch für Lokomotiven mit leichtem Dienst (Verschiebelok und Lok mit unausgelasteten Zügen) zu verwerten. Um die Lagerverluste zu verringern, dient nur noch Steinkohle zum Auffüllen der Eisernen Reserve. Die schnell unter Einfluß der Witterung zerbröckelnden Braunkohlenbriketts werden meist aus dem Wagen in den Tender verladen. Auch wurde Weisung über das Stapeln der Kohle erteilt.

Damit die an die Lokomotiven ausgegebene Kohle dem Gewicht nach stimmt, bekamen die Direktionen den Auftrag, alle Kohlenhunde den verschiedenen Kohlenarten entsprechend zu eichen. Auf die Durchführung dieser Maßnahme ist besonderer Nachdruck gelegt worden, denn Differenzen bei Kohlenlagerprüfungen zwischen dem wirklichen und dem buchmäßigen Bestand ergaben, daß die Gewichtskontrolle unzureichend war und deshalb Unterschiede zustande gekommen waren. Ferner wurden die Reichsbahndirektionen verpflichtet, den Einsatz von Verschiebelokomotiven zu reduzieren. Es war zu untersuchen, ob jede Verschiebelok restlos ausgenutzt ist. Vor allem sollten durch Zusammenlegen von Verschiebediensten mehrerer kleinerer Bahnhöfe Lokomotiven eingespart werden. Das ist auch gelungen, denn schon nach kurzer Zeit brachte die Statistik ein auffallendes Absinken der eingesetzten Lokomotiven für den Verschiebedienst. Die Einsparung an Rangierlokomotiven hat inzwischen schon die beachtliche Menge von 10% erreicht, so daß sich der Anteil der Rangierlok von der Gesamtzahl der eingesetzten Lokomotiven sich mit dem der Vorkriegszeit (1937) — nämlich 25% — genau deckt.

Die Bespannungsfrage ist hauptsächlich für die Güterzuglokomotiven gänzlich neu angepackt worden. Zweckmäßigere Kupplungen und vor allem die Auswertung der 500er Bewegung führten zum wirtschaftlicheren Einsatz der Lokomotiven. Der Maschinendienst konnte dabei den Betrieb fruchtbringend beeinflussen und seine alten Forderungen nach großen Strecken, aus der Mitte heraus gefahren, durchsetzen.

Ein entscheidender Beitrag war auch die Reorganisation der Lagerbuchführung für die Lokomotivkohle. Sie

RESTRICTED

RESTRICTED

führte dazu, ein völlig neues, bisher bei der DR ungebrauchliches Abrechnungsverfahren zu entwickeln. Es hatte sich nämlich herausgestellt, daß das in Kraft gewesene Abrechnungsverfahren für Lokomotivkohle nicht so zuverlässig ist, wie eine straffe Kohlewirtschaft dies erfordert. Differenzen in den Aufschreibungen des Betriebsmaschinendienstes waren die Regel. Keine der beiden Bilanzen konnte jedoch als richtig gelten, weil sie sich auf Unterlagen stützten, die verschiedene Fehlerquellen besaßen. Besonders nachteilig hatten sich die Unterschiede in den Kohleaufschreibungen nach Einführen des neuen Brennstoffersparnisprämiensystems ausgewirkt, weil die gemäß Aufschreibungen des Lokpersonals ermittelte Kohlensumme erheblich niedriger war als die von der Kohlewirtschaftsstelle ermittelten Zahlen. Es ist deshalb vom 1. August an ein neues Abrechnungsverfahren eingeführt worden, das die Ausgabe und Abrechnung von Lokomotivkohle besser als das alte Verfahren regelt. Nach dem neuen Verfahren wird Lokomotivkohle nur noch gegen Kohlenscheck ausgegeben. Ein Kohlenscheck berechtigt zum Bezug von Kohle bei jeder Bekohlungsstelle in der DDR. Es gibt Kohlenschecks für Braunkohlenbriketts zu 4 t, 2 t, 0,4 t und 0,1 t, außerdem Steinkohlenschecks zu 5 t und 1 t. Der Kohlenscheck gilt nur für die eine auf dem Kohlenscheck aufgedruckte Kohlenmenge. Jeder Lokomotivführer hat eine Reihe von Scheckheften. Die Lokomotivnummer ist auf den Scheck gestempelt. Die Kohlenausgabestelle darf nur soviel Kohle an die Lokomotiven ausgeben, als quittierte Kohlenschecks vom Lokpersonal abgegeben werden.

vor, daß die für die Ermittlung der Brennstoffersparnisprämie zugrunde gelegte Kohlensumme niedriger ist als die vom Lager gemeldete tatsächlich verausgabte Menge. Das ist neben der Einfachheit des Kohlenscheckverfahrens und der Gewähr für eine zuverlässige Buchführung ihr bedeutendster Vorteil gegenüber dem früheren Verfahren.

Nach gründlichen mehrmonatigen Vorbereitungsarbeiten wurde ab 1. März ein neues Brennstoffersparnis-Prämienverfahren eingeführt. Das nach dem Zusammenbruch in etwas veränderter Form übernommene alte Prämienverfahren hatte sich nicht bewährt. Es sind deshalb seit 1949 keine Brennstoffersparnisprämien mehr gezahlt worden. Das neue Brennstoffersparnis-Prämienverfahren bietet gegenüber den früheren Verfahren bedeutende Vorteile, indem es sowohl die Vorzüge einer individuellen als auch einer kollektiven Prämie in sich vereinigt. Die den Kohleverbrauch hauptsächlich beeinflussenden Faktoren wie Streckenverhältnisse, Bauart der Lokomotive und Witterung sind in das neue System einbezogen. An der Prämie sind nicht nur die Lokpersonale beteiligt, sondern auch alle Handwerker und Aufsichtsführenden der Bahnbetriebswerke, Ämter, Direktionen und der Generaldirektion, die mittelbar auf den Kohlenverbrauch einwirken können. Während die Lokpersonale in jedem Falle Prämie erhalten, wenn sie unter der spezifischen Verbrauchsnorm bleiben, wird die Prämie für die übrigen Bezugsberechtigten nur gewährt, wenn die Summe aller Lokomotiven ihres Bereiches eine Ersparnis an Kohle ergab. Das Lokpersonal erhält für jede Tonne Kohle, die ihre Lok eingespart hat, 10,— DM, indes für die übrigen Prämienberechtigten zusammengezählt 4,— DM zur Verfügung stehen.

Ergebnis.

Wie sich die einleitend aufgezählten Maßnahmen im einzelnen ausgewirkt haben, ist nur schätzungsweise zu beurteilen, denn eines hängt meist mit dem anderen zusammen. Beispielsweise verbessern feste Briketts nicht nur den Kesselwirkungsgrad, sondern ermöglichen auch das Fahren von Schwerlastzügen, was sich zusätzlich vorteilhaft in bezug auf das Absinken des spezifischen Kohleverbrauchs auswirkt. — Doch die Resultierende sämtlicher Maßnahmen läßt sich gut überblicken. Sie ist auf nebenstehendem Schaubild (Abb. 2) als Unterschied zwischen der Verbrauchskurve für 1949 und 1950 augenfällig dargestellt. Des besseren Verständnisses wegen wurden die Ersparnisse in Prozent eingeschrieben. Im Mittel ist eine Ersparnis von 8% erzielt worden trotz Nichterreichens der Auslastung von 1949 und trotz Übernahme der ehemaligen Klein- und Privatbahnen, die infolge geringer Auslastung einen sehr hohen spezifischen Kohlenverbrauch haben.

Richter.

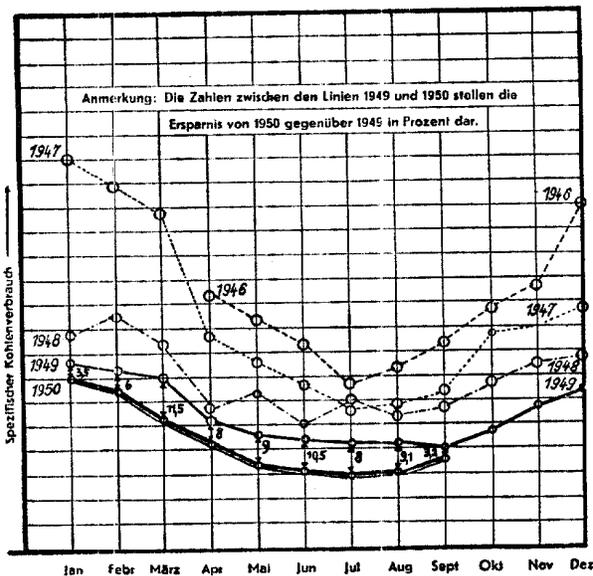


Abb 2

Durchschnittlicher Kohlenverbrauch je Million Lokleistungstonnenkilometer

Der Kohlenausgeber bestätigt die Kohlenabgabe auf den ihm vorgelegten Stämmen des Kohlenscheckheftes durch Aufbringen des Stempels der Ausgabestelle. Mit dem Stempel wird gleichzeitig der erhaltene Kohlenscheck entwertet.

Die verwaltungstechnische Arbeit des neuen Kohlenscheckverfahrens ist sehr einfach. Der Lokomotivführer hat nur die Nummer des Kohlenschecks und die empfangene Menge in das Leistungsbuch einzutragen. 50% der früheren Schreibearbeit und damit der häufigsten Fehlerursachen fallen fort. Es kommt nun nicht mehr



RESTRICTED

RESTRICTED

AUCH GLEICHGÜLTIGKEIT IST EIN VERBRECHEN!

BAHNBETRIEBSUNFALL AUF BAHNHOF BIESDORF AM 25. SEPTEMBER 1950

Am 25. September 1950 um 21.10 Uhr wurde auf Bf Biesdorf b. Berlin auf einem beschränkten Wegübergang ein zweistöckiger Omnibus der BVG durch N 8076 angefahren. Der Überweg kreuzt die zweigleisige S-Bahnstrecke Berlin—Strausberg und Ferngleis Berlin—Küstrin. Der Omnibus hielt vor der Schranke, die für den S-Bahnzug 4693, Biesdorf an 21.06, geschlossen war. Der Schrankenwärter, Betriebsjunghelfer Steingraber, wurde von dem Betriebsarbeiter Kreutzer, der mit diesem Zuge eintraf, abgelöst, obwohl die Dienstschrift planmäßig erst um 22.00 Uhr endete. Die Übergabe wurde überstürzt vorgenommen, weil St. mit dem gleichen Zug fahren wollte, ihn jedoch nicht mehr erreichte. St. hatte seinem Nachfolger K. lediglich gesagt, N 8076 sei angekündigt, im Fernsprechbuch hatte St.

Der Unfall forderte 1 Toten, 12 Schwer- und 5 Leichtverletzte, außerdem Sachschaden.

Schuldfrage:

Der Schrankenwärter Kreutzer, geb. 8. Januar 1919, seit 9. November 1949 bei der Reichsbahn und seit 3. September 1950 als Schrankenwärter beschäftigt, hat in grob fahrlässiger Weise gegen grundlegende Bestimmungen der Bahnbewachungsvorschrift (§§ 6 [1], 7 [1-3 u. 9]) und gegen die Dienstanweisung für Bahn- und Schrankenwärter (§ 6 [2]) verstoßen. Er öffnete die Schranke vorzeitig, obwohl er von der Annäherung des N 8076 verständigt war. Seinen Aussagen ist zu entnehmen, daß er sich nicht ausreichend über seine Aufgaben als Schrankenwärter unterrichtet hatte. Die

Bahnbewachungsvorschrift und Dienstanweisung für Bahn- und Schrankenwärter waren ihm nicht vollständig bzw. nicht bekannt. Er wurde am 28. August bis 2. September 1950 als Schrankenwärter ausgebildet und durch den Vorsteher des Bf Kaulsdorf anschließend geprüft.

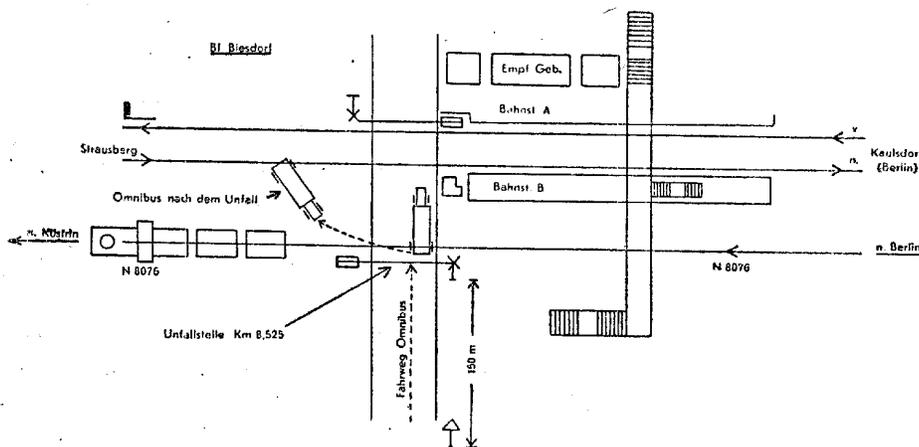
Mitschuldig ist der Schrankenwärter Steingraber, geb. 7. Januar 1932, seit 1947 bei der Reichsbahn und seit 18. September 1950 als

Schrankenwärter auf Bf Biesdorf tätig. Er hat statt um 22.00 Uhr bereits um 21.00 Uhr vorzeitig seinen Arbeitsplatz verlassen und hierbei den Dienst flüchtig übergeben (Verstoß gegen Dienstanweisung für Bahn- und Schrankenwärter § 7 [9]). St. hat die Ausbildung für B-Dienst am 15. September 1950 beendet und die Abschlußprüfung für Junghelfer abgelegt. Eine nochmalige Ausbildung und Prüfung erfolgte nicht, weil er während seiner Junghelferzeit 10 Tage als Schrankenwärter ausgebildet wurde.

Mitschuldig ist der Dienstvorsteher des Bf Kaulsdorf, Fuhrmann, dem Bf Biesdorf unterstellt ist. Er hat den Schrankenwärter Kreutzer ohne gründliche Ausbildung und nach nur oberflächlicher Prüfung eingesetzt. Außerdem ließ er den Betriebsjunghelfer Steingraber auf dem Schrankenposten arbeiten, ohne ihn ausreichend unterrichtet und geprüft zu haben.

Nicht eine komplizierte Vorschrift oder das Fehlen einer Verfügung sind die Ursachen zu diesem Unfall. Der Tote und die Verletzten sind zu beklagen, weil Kollegen oberflächlich und mangelhaft arbeiteten. Die Dienstübergabe zeugt von einer Schlamperei, die eine der Ursachen vieler Unfälle ist. Sie muß rücksichtslos beseitigt werden. Kontrolleure und Dienstvorsteher, überwacht die praktische Handhabung des Betriebsdienstes!

Semper, Abt. I



ur seinen Namen vermerkt und es K. überlassen, die schriftliche Dienstübergabe zu erledigen.

Obwohl K. die Ankündigung des N 8076 mitgeteilt war, öffnete er nach Vorbeifahrt des 4069 die Schranken. Er hatte angeblich zuvor nach beiden Richtungen Ausschau gehalten. St. bemerkte bei seiner Rückkehr das Öffnen der Schranken durch K., hinderte ihn aber nicht daran. Der Omnibus fuhr an. Durch einen Mann auf dem Überweg auf den sich nähernden Zug aufmerksam gemacht, schloß K. wieder die Schranke. Der Omnibus hielt infolgedessen erneut auf dem Überweg an und wurde kurz darauf von N 8076 erfaßt, herumgedreht und etwa 15 m mitgeschleift. Der Lokführer des mit etwa 50 km/st fahrenden N 8076 bemerkte das Halten und Wiederanfahren des Omnibusses und leitete die Schnellbremsung ein. Trotz Betätigen des Sandstreuers und Gegendampf war der Zusammenstoß nicht aufzuhalten. Die Spitze des Zuges hielt etwa 100 m hinter dem Überweg. Das Zugspitzensignal der Lok zeigte nur ein einwandfreies weißes Licht, die zweite Lampe war schadhaft. Überweg und Straße sind gut beleuchtet. Wegen einer Gleiskrümmung, einer Überführung und der Aufbauten des Bahnsteiges ist die Sicht in Richtung Strecke Kaulsdorf behindert. Den Zügen aus Richtung Kaulsdorf wird daher das weiße Blinklicht durch den Schrankenwärter nicht gegeben.

RESTRICTED

RESTRICTED

ALLE MÖGLICHKEITEN SIND NOCH LANGE NICHT ERSCHÖPFT!

DIE 500er BEWEGUNG IM LOKFAHRDIENST / V. KOLL. WAGNER

Wie auf allen anderen Gebieten unseres wirtschaftlichen und öffentlichen Lebens mußten auch im Lokfahrdienst neue Mittel und Wege zur Verbesserung der Arbeitsproduktivität gesucht und gefunden werden, um die gestellten Planaufgaben erfüllen zu können. Neben dem Fahren von Schwerlastzügen ist es hier vor allem die unter der Bezeichnung „500er Bewegung“ bekanntgewordene Langlaufbewegung, die uns diesem Ziele näherbringen soll.

Die in der Nachkriegszeit stark abgesunkenen km-Tagesleistungen der Lok beeinträchtigten die wirtschaftliche Lokverwendung äußerst ungünstig. Sie wieder zu steigern und damit den Lok-, Kohle- und Materialverbrauch zu senken, ist der Zweck der 500er.

Bei der Vielzahl der Faktoren, die die Leistungen der Lok beeinflussen, kann diese Leistungssteigerung unmöglich vom Lokdienst allein durchgeführt werden. Dies war der Anlaß zur Bildung von Arbeitskollektiven bei den RBDen und der GDR. In diese Kollektiv ist neben je einem sachverständigen Vertreter des Betriebs-, Lok- und Verkehrsdienstes auch ein an der 500er Bewegung beteiligter Lokfahr-Aktivist mit aufgenommen worden. Dadurch soll verhindert werden, daß die Bewegung nur vom grünen Tisch, ohne Berücksichtigung der sich aus der Praxis ergebenden Betriebserfahrungen weiterentwickelt wird.

Die Aufgaben der Kollektivs lassen sich kurz in folgende Punkte zusammenfassen:

1. Überarbeitung des gesamten Güterzugdienstes mit dem Ziele, den Lokeinsatz so zu organisieren, daß der Hauptteil aller Bespannungen auf einzelne Schwerpunkt-Bw verlagert wird. Der Grundsatz, daß das Bw die Leistung zugeteilt erhält, welches die wenigsten Lok- und Personalstunden dafür aufwendet, muß hierbei selbstverständlich gewahrt bleiben. Maßgebend ist nicht die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit eines bestimmten Bw, sondern die Gesamtwirtschaftlichkeit, d. h. der bei

einem Bw erzielte Gewinn darf nicht durch schlechte Lokausnutzung bei anderen Bw erkauft werden.

2. Schaffung neuer Fernverbindungen im Güterzugdienst nach Maßgabe des vorhandenen Frachtaufkommens und unter Berücksichtigung des Wagenumlaufs.
3. Vorbereitung und Abschluß von Wettbewerben zwischen den im gleichen Dienstplan eines Bw eingesetzten Langlauflok, wobei neben der km-Leistung, die tkm-Leistung, die Ausbesserungsstunden sowie der Kohle- und Ölverbrauch weitgehend zu berücksichtigen sind.
4. Durchführung von Wettbewerben zwischen zwei die gleiche Strecke und die gleichen Züge fahrenden Bw.

Bei der Durchführung dieser Aufgaben dürfen nicht allein die Interessen des Lokdienstes berücksichtigt werden. Vielmehr ist auch den wirtschaftlichen Erfordernissen und Notwendigkeiten des Betriebs- und Verkehrsdienstes weitgehend Rechnung zu tragen. In elastischer Anpassung an die gestellten Aufgaben und in sinnvoller Zusammenarbeit muß deshalb in jedem Falle versucht werden, die günstigste Lösung zu finden. Das gesteckte Ziel

mit weniger Lok,
mit weniger Kohle und
mit weniger Personal

mehr Züge zu fahren, kann allerdings nur erreicht werden, wenn ein möglichst großer Kreis von Kollegen mitarbeitet. Nur bei Mitarbeit aller lassen sich die vielen Schwierigkeiten, die der pünktlichen Durchführung von Langläufen noch entgegenstehen, beseitigen.

Deshalb ergeht der Ruf an alle:

„Arbeitet mit an der 500er Bewegung; bringt Vorschläge, wie sie noch verbessert und weiter ausgestaltet werden kann.“

VERFÜGUNGEN UND BEKANNTMACHUNGEN

A. Verf. der Gen.-Dir.

An alle

RBDen, RAW und den RFB

nachr.: Pa bei den RBDen
Revisionsgruppe und
Zentralvorstand der IG Eisenbahn

Betr.: Verordnung über Reisekostenvergütung, Trennungsschädigung und Unkostenvergütung vom 1. Dezember 1949.

hier: Bezirksreisen

Nach den ersten Durchführungsbestimmungen zur Verordnung über Reisekostenvergütung, Trennungsschädigung

G D n R 17a

und Umzugskostenvergütung vom 7. März 1950 sind als „Bezirksreisen“ gleichartige sich in einem Monat regelmäßig wiederholende Dienstreisen von Beschäftigten anzusehen, denen im Rahmen ihrer Tätigkeit ein bestimmter räumlich begrenzter Amts- oder Dienstbezirk zugewiesen ist. Im Benehmen mit dem Ministerium für Verkehr und dem Ministerium des Innern wurde festgestellt, daß die Auslegung des Begriffes „Dienstreisen“ für die Belange der Deutschen Reichsbahn nicht zutrifft.

Ab 1. Oktober 1950 werden die Dienstreisen, die in Verf GD (123)/304/1057/50 vom 23. März 1950 als Bezirksreisen angesprochen wurden, nach § 2 Ziffer 1, 2 oder 3 der Verordnung über Reisekostenvergütung, Trennungsschädigung und Umzugskostenvergütung vom 1. Dezember 1949 abgegolten. Die Zahlung des Bezirksreisegeldes nach § 2

RESTRICTED

Ziffer 4 der Verordnung kommt daher nicht mehr in Frage. Die in Verf GD (123)/304/1067/50 vom 23. Mai 1950 getroffene Anordnung auf Seite 4

„als Bezirksreisen gelten ... bis ... es bleibt vorbehalten für die vorstehend aufgeführten Beschäftigten Pauschalbeträge festzusetzen“

sowie die Anordnung in Verf GD (123)/304/1611/50 vom 17. August 1950 Absatz IV werden zum gleichen Zeitpunkt aufgehoben.

Die für Monat Oktober 1950 hiernach nachzuzahlenden Beträge sind sofort anzuweisen. Nur die aus diesem Anlaß zur Überschreitung führenden Haushaltsmittel sind bei den entsprechenden Titeln als Mehrausgabe (Überschreitung) nachzuweisen. In den monatlichen Wirtschaftsnachweisen sind bei den Ausgaben für Reisekosten die Mehrausgaben, welche durch den Fortfall der Bezirksreisen anfallen, in Klammerzahlen nachrichtlich nachzuweisen.

Ich weise die Herren Präsidenten, Abteilungsleiter, Amtsvorstände und Werkdirektoren nochmals darauf hin, daß Dienstreiseaufträge nur dann erteilt werden dürfen, wenn eingehend geprüft wurde, daß die Angelegenheit auf andere Weise (fernmündlich, schriftlich usw.) nicht geregelt werden kann. Falls sich Dienstreisen nicht umgehen lassen, dürfen sie sich nur auf die unbedingt erforderliche Zeit erstrecken. Die Zeit der auswärtigen Tätigkeit muß im günstigsten Verhältnis zum Antritt der Hinreise (spätmöglicher Zug) und zur Rückreise (frühester Zug) stehen.

Bei der Auftragserteilung von Dienstreisen sowie bei der Prüfung über die sachliche Richtigkeit ist besonders darauf zu achten, daß diese Voraussetzungen erfüllt sind.

Es muß festgestellt werden, daß in letzter Zeit die Kurierfahrten erheblich zugenommen haben, ohne daß hierfür ein dringender Anlaß bestand, z. B. wurden Schriftstücke durch besondere Kuriere abgeholt, die als Telegrammbriefe ebenso schnell ihr Ziel erreicht hätten. Ein RAW hat nach althergebrachter Weise bei der GDN beantragt, gewohnheitsgemäß 3—4mal wöchentlich Kurierfahrten zur Abholung von Postsachen durchzuführen.

Ich ordne daher an, daß Kurierfahrten zur GDN nur noch erfolgen dürfen, wenn es in jedem Einzelfall von der GDN angeordnet wird.

Ebenso sind Kurierfahrten zur Beschaffung von Stoffen, Ersatzstücken, Vordrucken usw. nur durchzuführen, wenn durch die normale Zusendung Betriebsschwierigkeiten auftreten könnten.

Ich erwarte nunmehr von allen Stellen, daß diese Anordnung unbedingt — auch im Hinblick auf die Finanzdisziplin — eingehalten wird.

Alle der GDN vorgelegten Anträge über die Auslegung von „Bezirksreisen“ sind damit erledigt.

(123)/304/1643/50

gez. Kramer
Beglaubigt:
Schuhmacher
Angest.

B. Veröff. der Fachabt. der GD und der RBDen

I. Betrieb

Bln 16

... Berichtigung zu den Vorbemerkungen Teil A zum Buchfahrplan (DV 408 51)

Es ist zu unterscheiden zwischen

- a) unbesetzten (nicht mit Betriebsbeamten besetzten) und
- b) außer Betrieb gesetzten Betriebsstellen (z. B. ehemaligen Blockstellen).

Zu a) Unbesetzte Betriebsstellen sind solche, die nicht mit Betriebsbeamten (BV, Abschnitt C, Gruppe 3 b und FV § 7(7) Abs 2) besetzt sind. Diese Stellen werden im Buchfahrplan gekennzeichnet werden, damit das Zugpersonal weiß, ob auch Arbeiten des Verkehrsdienstes von einem örtlich Beschäftigten ausgeführt werden.

Für die Kennzeichnung wird das Zeichen „(u)“ eingeführt. Es ist auch anzubringen, wenn auf einem Haltepunkt Schranken- und Blockwärter sowie Fahrdienstleiter der Abzweigstellen die Verkehrsaufgaben nicht mit versehen.

Die Betriebsstellen, auf denen der Zugführer wegen Behinderung des örtlichen Aufsichts-

beamten den Aufsichtsdienst beim Zuge versieht, sind im Abschnitt 1 des AzFV bekanntgegeben (FV § 7(7) Abs 3);

zu b) die Beibehaltung der außer Betrieb gesetzten Zugfolgestellen ist eine Belastung. Beim nächsten Fahrplanwechsel werden daher die außer Betrieb gesetzten Zugfolgestellen aus den Bild- und Buchfahrplänen entfernt werden. Für eine etwaige spätere Wiederaufnahme der entfernten Betriebsstellen können die betreffenden Zeilen frei bleiben.

Die Vorbemerkungen Teil A zum Buchfahrplan sind daher wie folgt handschriftlich zu berichtigen:

Neu einfügen als Ziffer 4 c)

„c) bedeutet das Zeichen (u)

rechts neben dem Namen der Betriebsstelle, daß diese nicht mit Betriebsbeamten besetzt sind oder daß die Geschäfte des Verkehrsdienstes nicht von örtlichen Beschäftigten wahrgenommen werden.

Dort ist der Zugführer während des Aufenthaltes der Züge zugleich Aufsichtsbeamter.“

(12 B 4 Bav [DV 408 51] vom 1. Oktober 1950)

An alle mit den Vorbemerkungen Teil A zum Buchfahrplan auszustattenden Stellen und Beschäftigten

Bln 17

... Berichtigung Nr 19 zur SbV der RBD Berlin (DV Bln 533 b)

Nachtragen:

A 18 zu FV § 4 und BO § 27

Verwendung und fahrdienstliche Behandlung der Schienenlastkraftwagen

siehe in Nr 2 unter Gwa 10 und in Nr 1 unter GD 2

Ergänzung der RBD Bln:

Vorstehende Anordnung, die gemäß § 3 (1) BO durch Erlaß des Ministers für Verkehr — VII/72/1816.50 vom 18. 8. 50 — genehmigt ist, gilt zunächst bis zum 31. 12. 51.

(12 B 4 Bavf 238 v. 5. 10. 50)

An alle mit der SbV ausgestatteten Stellen und Beschäftigten

Bln 18

Einstellung von Kühlwagen

Abweichend von RIV Anlage VI Seite 152 dürfen Kühlwagen mit Mindestachsstand 4,50 m auf der Strecke Berlin—Frankfurt/Oder in beiden Richtungen in Züge mit Geschwindigkeiten bis zu 100 km/h eingestellt werden.

Die Bestimmungen des Abschnitts 21 AzFV über die zulässigen Geschwindigkeiten werden hierdurch nicht berührt.

Vermerk bei FV § 94 (4).

(12 B 4 Bavf 235/188 v 12. 10. 50)

An die Zugbildungsbeauftragten der RBÄ Bln 1 u 7, die RBÄ Bln 1 u 7

Berichtigung AzFV (Hauptheft) RBD Cottbus

Cs 8

Im Zuge der Umarbeitung des Hauptheftes AzFV RBD Cs (DV 411 a Cs) werden durch die Absendestelle der RBD Cottbus gegen Mitte des Monats November die Neudrucke der Abschnitte 5, 9 u 22 verteilt. Der Eingang ist von den mit dieser DV ausgerüsteten Stellen zu überwachen. Zugbegleitpersonalbahnhöfe, Bahnbetriebswerke u Lokföbe bestätigen den Eingang auf Dienstkarte an RBD — B 4 —.

Die ab 1. 11. 50 gültigen Neudrucke sind unter gleichzeitiger Entfernung der damit ungültig gewordenen bisherigen Abschnitte in richtiger Reihenfolge in das Hauptheft einzureihen, das Einheften ist als Berichtigung Nr 2 a auf Seite 2 a bzw. 2 zu bestätigen. Gleichzeitig sind mit Gültigkeit ab sofort folgende Ergänzungen bzw. Berichtigungen handschriftlich vorzunehmen:

Abschnitt 23, Strecke 13, bei Drebkau in Sp 3 „nein“ in „ja“ abändern,

„Werminghoff“ in „Knappenrode“ unter Strecke 3 der Abschnitte 1 u 8, „Kunersdorf bei Cottbus“ in „Papitz“ unter Strecke 7 der Abschnitte 1, 11 u 13, „Alt Neu Döbern“ in „Altdöbern“ u „Luckaitz“ in „Schöllnitz“ unter Strecke 10 der Abschnitte 1, 11 u 13, „Grube Ilse-Bückgen“ in „Großräschen Süd“ Abschnitt 13, Strecke 10, „Mückenberg“ in „Lauchhammer West“ und „Dolsthaide“ in „Lauchhammer Süd“ unter Strecke 3 der Abschnitte 1, 2, 8, 11, 13 u 26, „Lauchhammer“ in „Lauchhammer Ost“ unter Strecke 43 der Abschnitte 8, 11, 12, 13 u 24 abändern,

RESTRICTED

RESTRICTED

Zweisprachige deutsche Ortsbezeichnungen „Teuplitz“, „Kohlfurt“, „Crossen (Oder)“ u. „Sommerfeld“ unter Strecken I, 3, 20 u 21 des Streckenverzeichnisses (S 3), der Streckenkarte und der Abschnitte 2, 8, 23 u 24 streichen.

Im übrigen wird im einzelnen noch bemerkt:

Zum Abschnitt 9

Lokführer und als Zugsicherer eingesetzte Beschäftigte haben sich alsbald mit den für die von ihnen befahrenen Strecken gegebenen Vorschriften vertraut zu machen und jedesmal die damit vorgeschriebenen Meldungen abzugeben. Die DV der Bfe prüfen alsbald nach, welche Änderungen der Vorschriften im Bahnhofsbuch zu FV § 55 (4) u SB AB 231 4. u 6. Abschnitt erforderlich werden und veranlassen ggf Berichtigung.

Zum Abschnitt 22

Die Beleuchtungszeiten sind damit nunmehr der geographischen Lage des Bezirks und den diesbez. Vorschriften der RBDen Bln u Gwd angepaßt. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß damit auch der Abschnitt 2 im Nachdruck 1950 des Hauptheftes überholt ist. Die DV aller Stellen prüfen sofort nach, ob auf den Dienstposten sonst ausgehängte Brennkaleender mit den Beleuchtungszeiten nach dem Neudruck Abschnitt 22 übereinstimmen und veranlassen ggf sofortige Neuanfertigung der Aushänge.

Zusatz: Für Stellen und Beschäftigte anderer RBDen, die mit dem AzFV der RBD Cottbus ausgerüstet sind, gilt die Anordnung hinsichtlich der Verteilung und Berichtigung sinngemäß.

(12 B 4 Bavfa vom 20. Oktober 1950)

An alle mit dem AzFV RBD Cs ausgerüsteten Stellen und Beschäftigten

Dienststellenorganisation

Die an der Strecke Görlitz—Dresden bei km 90,820 liegende Haltestelle Langebrück (Sachs) wird vom 11. Oktober 1950 an als Zugmeldestelle betrieben und gleichzeitig als Bahnhof geführt.

Die an der Strecke Pockau-Lengefeld—Flöha liegende, bereits als Zugmeldestelle betriebene Haltestelle Hohenfichte wird von sofort wieder als Bahnhof bezeichnet.
(12 B 10 Baob vom 10. Oktober 1950)

Inbetriebnahme einer Blockstelle

Die in km 168,47 der Strecke Angermünde—Stralsund liegende Blockstelle Aurose ist wieder in Betrieb genommen worden.

(11 B 3 Bad v 13. 10. 50)

Berichtigung AzFV (Hauptheft) Abschnitt 24 der RBD Greifswald

Seite 63 unter Strecke 2. Angermünde—Stralsund ist bei Seehausen (Uckerm) Einf F 2 Spalte 4 die Zahl 60 in 50 zu ändern.

(11 B 3 Bavf v 17. 10. 50)

Anderung von Unfallmeldegrenzen

Die Unfallmeldegrenze zwischen Strasburg Um und Oertzenhof wird wie folgt festgesetzt:

Oertzenhof 220 0 — 233,39

Strasburg Um 62,0 — 53,0

Die Übersicht der Unfallmeldebezirke (Sonderbeilage zu den Bekanntmachungen vom 11. 2. 50) ist zu berichtigen.
(11 B 2 Bua v 14. 10. 50)

Einsatz von Kleinloken zur Beförderung von Reisezügen

Der Einsatz von Kleinloken zur Beförderung von Reisezügen ist verboten, weil die Kleinlok der Leistungsgruppen I und II lediglich mit einer einfachen mechanischen Fußbremse ausgerüstet sind, die nicht an eine durchgehende Luftbremse angeschlossen werden kann. Die sogenannten V-Lok Leistungsgruppe III sind mit einer Luftbremse ausgerüstet. Diese Lok können deshalb im Personenzugförderdienst zum Einsatz kommen, sofern sie von voll im Fahrdienst ausgebildeten Personal bedient werden. Diese Verfügung ist in die SbV als AI 1 a zu FV § 5 (1) aufzunehmen.

(11 B 3 Bavf v 18. 10. 50)

Ordnung und Sauberkeit auf den Bahnhöfen

Die Überprüfung der Bahnhöfe durch die Ämter im Monat September hat ergeben:

Beste Dienststellen die Bahnhöfe Templin, Tiefensee, Putbus, Binz, Wüstenfelde, Pasewalk, Grambow, Dannenwalde, Buberow und Oertzenhof. Allen Beteiligten sprechen wir für ihren Einsatz, saubere Bahnhöfe zu schaffen, unsere Anerkennung aus.

Schlechte Dienststellen sind nicht festgestellt worden.

(11 B 3 Ba 46 v 16. 10. 50)

Schienenlastkraftwagen

Ergänzung zur Vig GD (12—1) Bavf 74 vom 5. Oktober 1950 (siehe Verf unter GD 1 in Nr 1, Seite 8).

Diese Anordnung ist in die SbV als A I 1 b zu VF §§ 4 und 5 aufzunehmen.

(11 B 3 Bavf vom 19. Oktober 1950)

Ergänzung zur Sondervorschrift für die Verwendung und fahrdienstliche Behandlung der Schienenlastkraftwagen (siehe GD 2, Nr 1, Seite 8)

9. Schienenlastkraftwagen dürfen nicht in Züge eingestellt werden.

10. Rangierarbeiten im Stoß- und Ablaufbetrieb dürfen mit Rücksicht auf die nur schwach konstruierten Zug- und Stoßvorrichtungen nicht ausgeführt werden. Sie dürfen nur zum Abschleppen bzw. für den Betrieb mit einem Anhängerwagen Verwendung finden.

11. Die Schienenlastkraftwagen müssen mit den Anschriften entsprechend BO § 42 versehen sein.

Anlage zur Verf GDNr

(GD [12] — 1 — Bavf 74 vom 5. Oktober 1950)

Berichtigung Abschnitt 21 des AzFV der RBD Greifswald

Bei Strecke 6, Angermünde—Tantow - Grenze ist mit sofortiger Gültigkeit handschriftlich zu ändern:

Zulässige Geschwindigkeit: Angermünde—Tantow von 60 in 50.

Für Triebwagen zulässige Geschwindigkeit: Angermünde—Tantow von 100 in 50.

(11 B 3 Ba vom 23. Oktober 1950)

Berichtigung AzFV der RBD Greifswald

Folgende Berichtigung mit sofortiger Gültigkeit handschriftlich vornehmen:

Abschnitt 12:

Strecke 1: Über Bf Neustrelitz Hbf neu eintragen

Spalte 1: Bf Gransee

Spalte 2: —

Spalte 3: 1: 171 Ri Neustrelitz

(11 B 3 Bavfa vom 28. Oktober 1950)

An alle mit dem AzFV der RBD Greifswald ausgerüsteten Stellen und Beschäftigten

II. Reiseverkehr

Fachschulverzeichnis

Im Fachschulverzeichnis der RBD Berlin sind folgende Schulen nachzutragen:

Deutsche Demokratische Republik, Ministerium der Finanzen, Finanzschule Königs Wusterhausen, Königs Wusterhausen, Schloßplatz 1—2;

Evangel. Kirchl. Gemeinschaftswerk Ost, Woltersdorf-

Schleuse b Berlin, Haus Gottesfriede;

Friedrich-Fröbel-Haus, Sozialpädagogische Fachschule,

Berlin-Siemensstadt, Wernerwerkdam 24;

Handwerkskammer Land Brandenburg, Potsdam, Fried-

rich-Ebert-Str 63—66

(Lehrgänge in: Beeskow, Belzig, Bernau, Brandenburg,

Frankfurt/Oder, Nauen, Potsdam, Rathenow, Ruppin,

Seelow, Teltow);

Konsum-Betriebsberufsschule, Oranienburg, Schüt-

zenstr 34;

Staatlich anerkannte Massageschule am Reichskanzlerplatz,

Berlin-Charlottenburg, Reichsstr 107;

Zentralinstitut für Bibliothekswesen, Berlin NW 7,

Charlottenstr 39.

Im Fachschulverzeichnis ändern:

„Krönings kaufmännische Privatschule“ in „Handelsschule

Krönings“.

(23 R 25 Tpeischu vom 13. Oktober 1950)

An alle Bfe, Hpe, Fka'en, RBÄ 1—7, VK I Berlin

Ergänzung der Urlaubs- und Freifahrnachweise

Vorgang: Verf d GDR v 4. Oktober 1950 — 23 R 19 —

158/50 Fa —.

Die im Gebrauch befindlichen Urlaubs- und Freifahrnach-

weise sind im Kopf mit folgendem Vermerk zu versehen:

Dienstaussweis Nr. gültig bis abgegeben

an

Dienstaussweis Nr. gültig bis abgegeben

an

Der Vermerk ist stets auf dem laufenden zu halten. Durch

ihn ist leicht zu überprüfen, ob der Dienstaussweis des

Beschäftigten noch gültig ist.

RESTRICTED

Beim Neudruck der Urlaubs- und Freifahrnachweise wird die Ergänzung berücksichtigt.
(23 R 29 Af vom 24. Oktober 1950)
An alle Stellen

Benutzung der 2. Wagenklasse bei Dienstreisen **Bln 21**
Vorgang: Verf d GDR v 10. Oktober 1950 — 23.2 Fa 100 a —

Nach der 2. Durchführungsbestimmung zur Verordnung über Reisekostenvergütung, Trennungsschädigung und Umzugskostenvergütung vom 29. Juni 1950 wird bei Dienstreisen mit der Eisenbahn für ununterbrochene Fahrten über 150 km (die Fahrstrecke von 150 km umfaßt nicht die Hin- und Rückfahrt) zur Erreichung des Reiseziels für alle Beschäftigten die Benutzung der 2. Wagenklasse zugelassen.

Es sind daher für die Beschäftigten, soweit Dienstreiseaufträge für Fahrten über 150 km vorgelegt werden, von Fall zu Fall Freifahrtscheine 2. Klasse auszugeben. Ein Umtausch der bereits für dienstliche Zwecke ausgegebenen B II a-Karten 3. Klasse in Karten 2. Klasse ist keinesfalls gestattet.

(23 R 29 Af vom 24. Oktober 1950)

An alle Stellen

Sperrung der Fahrkarte B II a Nr 22146 **Cs 9**

Die Fahrkarte B II a Nr 22146, ausgestellt für Paul Bremer, RBD Cottbus, gültig für die RBD-Bezirke Cottbus, Berlin, Halle, Dresden, wird ab sofort gesperrt. Bei Vorzeigen der Karte ist diese einzuziehen und B. als Reisender ohne gültigen Fahrausweis zu behandeln.

(21/23 R 4 Af vom 18. Oktober 1950)

Verlust eines Fahrscheinblocks 3. Klasse **Cs 10**

Der Fahrscheinblock 3. Kl. Reihe A Nr 147 1276 — 147 1300 ist in Verlust geraten und wird hiermit für ungültig erklärt. Reisende, die mit einem dieser Fahrschein angetroffen werden, sind als Fahrgast ohne gültigen Fahrausweis zu behandeln. Die Personalien sind festzustellen.

(21/23 R 4 Af vom 19. Oktober 1950)

Namensschilder an den Schaltern **Dre 13**

Dem Vorgehen bei anderen Verwaltungen folgend, sind auch bei den Fahrkartenausgaben, Auskunfts-, Gepäck-, Expresgut- und Güterschaltern der Reichsbahn künftig Schilder mit dem Namen des jeweils Diensttuenden anzubringen.

Die Schilder sind von den Dienststellen selbst herzustellen.

(23 R 19 Awvr vom 12. Oktober 1950)

Fahrausweise für die Hin- und Rückfahrt nach Berlin **Dre 14**

Auf Anordnung der GDnR können die Reisebüros ab 15. Oktober 1950 Fahrscheinhefte nach Berlin und zurück ausgeben.

(23 R 19 Vpa vom 19. Oktober 1950)

Sonntagsrückfahrkarten **Dre 15**

Folgende Züge können mit Sonntagsrückfahrkarten an Tagen vor Sonn- und Festtagen bereits vor 12 Uhr benutzt werden:

Nr. des Zuges	Strecke	ab Bahnhof (Abfahrtszeit)
417	Bad Schandau — Dresden	Bad Schandau (11.32)
315	Dresden — Berlin	Dresden Hbf (11.56)
2421	Kurort Klipsdorf — Hainsberg	Kurort Klipsdorf (11.34)
2831	Altenberg — Heidenau	Altenberg (10.47)
696	Arnsdorf — Dresden	Arnsdorf (11.50)
3726	Chemnitz — Oberfrohna	Chemnitz Hbf (11.44)
E 65	Zwickau — Dresden	Zwickau Hbf (10.57)
E 230	Zittau — Görlitz	Zittau (11.46)
2081	Adorf — Plauen	Adorf (11.28)
1232	Freiberg — Chemnitz	Freiberg (11.35)
1008	Glauchau — Plauen	Glauchau (11.43)
2140	Falkenstein — Plauen	Falkenstein (11.22)
1949	Annaberg-Buchholz — Zwickau	Annaberg-Buchholz unt Bf (11.08)
1715	Wilsdruff — Freital-Potschappel	Wilsdruff (11.13)
2163	Weischlitz — Gera	Weischlitz (11.47)
D 205	Ebersbach — Zittau	Ebersbach (11.47)
1737	Aue — Chemnitz	Aue (10.48)
4627	Falkenstein — Zwickau	Falkenstein (10.50)

Nr. des Zuges	Strecke	ab Bahnhof (Abfahrtszeit)
1851	Aue — Werdau	Aue (11.03)
1947	Schwarzenberg — Werdau	Schwarzenberg (11.09)
1009	Chemnitz — Dresden	Chemnitz Hbf (10.53)
4207	Reichenbach — Leipzig	Reichenbach ob Bf (11.01)
323	Zittau — Kurort Johnsdorf	Zittau (11.50)
2080	Reichenbach — Radiumbad Brambach	Reichenbach ob Bf (11.36)
2018	Werdau — Zwickau	Werdau (11.50)
8220	Nossen — Freiberg	Nossen (10.35)
3025	Hermisdorf-Rehefeld — Freiberg	Hermisdorf-Rehefeld (10.00)
11279	Sayda — Mulda	Sayda (10.15)
1014	Dresden — Plauen	Dresden Hbf (11.07)
11126	Freital-Potschappel — Mohorn	Freital-Potschappel (11.26)
D 83	Oschatz — Dresden	Oschatz (11.20)
11539	Schönfeld-Wiesa — Thum	Schönfeld-Wiesa (11.26)
11530	Thum — Schönfeld-Wiesa	Thum (11.49)
2605	Oberrittersgrün — Grünstädtel	Oberrittersgrün (11.25)

Außerdem können folgende Züge an Tagen nach Sonn- und Feiertagen mit Sonntagsrückfahrkarten auch nach 3 Uhr benutzt werden:

- F 8214 Nossen — Freiberg (Ankunft 3.26 Uhr)
- P 2071 Adorf — Plauen ob Bf (Ankunft 3.58 Uhr)
- P 1902 Zwickau — Plauen ob Bf (Ankunft 3.10 Uhr)

(23 R 19 Tpew v. 9. Oktober 1950)

Einsenden der Polizei-Blankokarten **Gwa 13**

Aus besonderem Anlaß werden die Bahnhöfe angewiesen, die Polizei-Blankokarten beim Betreten und Verlassen der Bahnsteige sorgfältig auf ihre Gültigkeit und richtige Ausfertigung zu prüfen. Diese Prüfung ist besonders genau während der Fahrt in den Zügen vom Zugbegleitpersonal vorzunehmen. Dabei ist besonders darauf zu achten, daß die Karten deutlich mit dem Verwaltungsstempel der ausfertigenenden Polizei- usw Stelle versehen sind. Änderungen (Ausschabungen) z B der Daten, der Pers-Zahl, des Abgangs- und Zielbahnhofs und des Reisewegs sind unzulässig. Die Blankokarten haben — den Tag der Ausstellung eingerechnet — 4 Tage Gültigkeit.

Geänderte Karten sind ungültig. Nicht im Durchschreibeverfahren ausgefertigte Karten sind ebenfalls ungültig. Mit besonderer Sorgfalt ist dafür zu sorgen, daß die Polizei-Blankokarten nach beendeter Fahrt an der Bahnsteigsperrre oder, wo eine solche nicht besteht, an den Zugschaffner abgegeben werden. Zugschaffner und Zugführer haben nach beendeter Fahrt für die Weitergabe an den Bahnhof zu sorgen. Die Bahnhöfe sammeln alle Polizei-Blankokarten und senden sie am 1. jeden Monats in besonderem Umschlag mit der Aufschrift „Abgenommene Polizeifahrkarten“ mit Anschriftenzettel nach Anlage 72 PAV I als Einschreibebrief an die Verkehrskontrolle I. Die Dienststellenleiter wollen die in Frage kommenden Bediensteten, insbesondere die Sperrbediensteten und die Reisezugschaffner, unterrichten.

(21/22 R 12 Vpa vom 12. Oktober 1950)

Fahrpretermäßigung für Angehörige der Demokratischen Sportbewegung **HI 1**

(siehe unter C 4 in Nr 1, Seite 10)
(23 R 1 Tpej vom 16. Oktober 1950 — Ruf 5428)

Verlust von Fahrausweisen **Mgd 3**

- a) Eine Zugschaffnerin des Bfs Halberstadt hat am 27. September zwischen Halle (S) und Schkeuditz im Zuge P 533 die Blankokarten 49 038 bis 49 050, Reihe 49, verloren. Die Blankokarten werden hiermit für ungültig erklärt. Benutzer dieser Karten sind als Reisende ohne gültigen Fahrausweis zu behandeln, ihre Personalien festzustellen, die Fahrkarten einzuziehen und uns mit Bericht einzusenden.
- b) Die Blankokarten mit dem Stempel der Landesbehörde der Volkspolizei (LPDVP) Weimar Nr 59 443, 59 444 und 59 445 sind wieder aufgefunden. Ungültigkeitserklärung wird hiermit aufgehoben. Unser Bf Vf 356/50 ist zu streichen.

(23 R 4 Vpfa vom 25. Oktober 1950)

Betr.: Urlaubs- und Freifahrnachweise **Mgd 4**

Siehe Bln 20, Nr. 2
Außerordentliche Zentraldelegiertenkonferenz am 9. und 10. Dezember 1950 in Leipzig.
(23 R 7 Af vom 24. Oktober 1950)

RESTRICTED**Güterverkehr****Bln 22****Abfertigung und Frachtberechnung von Umzugsgut für Umsiedler und Neusiedler**

Durch Verfügung VM 86/16/50 vom 24. Juli 1950 wurde zu § 18 der ATV zum DEGT Teil I Abt B eine Erläuterung bekanntgegeben.

Über die Bewährung dieser Anordnung muß der GDR berichtet werden. Die Ga berichten bis zum 10. November 1950 an ihr RBA über die Bewährung dieser Erläuterung. Aufgetretene Schwierigkeiten sind eingehend zu berichten. Fehlanzeige nicht erforderlich.

Die RBÄ sammeln die Berichte, prüfen diese und senden sie unter Beifügung ihrer Stellungnahme bis zum 20. November 1950 an uns ein.

(32 G 3 Tgv vom 20. Oktober 1950)

An alle Ga, RBÄ 1 bis 7, Vk II

Muster des Warenbegleitscheines M 70 a**Gwa 14**

Jeder Güterabfertigung und jedem Amt ist ein Stück des Warenbegleitscheines M 70 a zugegangen. Er ist den mit der Handhabung des Verfahrens betrauten Bediensteten zuzuleiten, damit sie den Warenbegleitschein M 70 a mit dem grauen Aufdruck des Berliner Stadtwappens kennenlernen und ungültige zurückweisen.

(33 G 1 Vga vom 13. Oktober 1950).

Berichtigung**Gwa 15**

Im Nummernverzeichnis der Geschäftsstellen der RBD Greifswald, gültig vom 1. Januar 1950, sind mit sofortiger Wirkung folgende Berichtigungen durchzuführen:

Erklärung: ä = ändern, n = nachtragen, str = streichen

Seite 5 n Abt = Abteilung
 „ 6 n Lst = Lochkartenstelle
 „ 12 ä unter RBD Greifswald: Greifswald Nebenwst in „Greifswald Nw.“
 „ 13 ä bei Altenkirchen (Rügen): „Bf“ in „Hp“
 „ 14 n Damgarten Hafenbf Gn 28 274
 „ 14 ä bei Bergfeld: „Bf“ in „Hp“
 „ 15 n Garz (Rügen) West Gn 28 275
 „ 15 str bei Friedland (Meckl.): „Nord Bf 28 292“ und „Bw 78 525“
 „ 16 n hinter Lochkartenstelle mit Umdruckstelle „Lst“
 „ 16 n Greifswald-Hafen Gn 28 276
 „ 16 n Grimmen (Schützenplatz) Gn 28 277
 „ 17 str bei Jarmen: „Bw 78 523“
 „ 18 n Lauterbach-Landungsstelle Gn 28 273
 „ 21 n Stralsund-Hafen Gn 28 271
 „ 21 n Stralsund-Ost Gn 28 272
 „ 21 n Tribsees-Landstraße Gn 28 269
 „ 21 n Tribsees-Steintor Gn 28 270
 „ 21 ä bei Thurow (Meckl.): „Bf“ in „Hp“
 „ 22 ä bei Wiek (Rügen): „Bf“ in „Hp“
 „ 26 ä Hohendorf in „Hohendorf b. Wolgast“
 „ 28 n Tribsees-Landstraße 28 269
 „ 28 n Tribsees-Steintor 28 270
 „ 28 n Stralsund-Hafen 28 271
 „ 28 n Stralsund-Ost 28 272
 „ 28 n Lauterbach-Landungsstelle 28 273
 „ 28 n Damgarten-Hafenbf 28 274
 „ 28 n Garz (Rügen) West 28 275
 „ 28 n Greifswald-Hafen 28 276
 „ 29 n Grimmen-Schützenplatz 28 277
 „ 29 str Friedland (Meckl.) Nord 28 292
 „ 33 str Bw Friedland (Meckl.) 78 525
 „ 33 str Bw Jarmen 78 523
 „ 35 ä bei c) Geschäftsstellen, die der Reichsbahn unmittelbar unterstehen: „Reichsbahn“ in „Reichsbahndirektion“.

(Lst 14 Ovl vom 12. Oktober 1950)

IV a S-Bahn**Bln 23****Verkauf von Anschlußfahrkarten durch die Fkaen der Westsektoren;****hier: Abstempelung derselben**

Gemäß PAV I § 2 (21) sind alle Blankokarten sofort nach der Prüfung, die PAV I § 2 (18a) vorschreibt, mit Abgangsbahnhof und Schalterbezeichnung abzustempeln.

Diese Bestimmung gilt sinngemäß auch für die Blankokarten im Rotdruck, die z Zt von Fkaen der Westsektoren in Verbindung mit einer S-Bahnkarte als Anschlußkarte ausgegeben werden.

Unter Bezugnahme auf PAV I § 6 (6) wird angeordnet, daß bei den hier in Frage kommenden Karten Ausgabebahnhof und Schalter links oben am Rand so zu vermerken sind, daß der Kontrollbezirk lesbar bleibt.

Blankokartenbestände, die diese Vermerke noch nicht tragen, sind nachträglich abzustempeln.

(51 VK I/29 Vpa vom 13. Oktober 1950)

An alle Fkaen der Westsektoren,
 n a c h r RBÄ 2-6, Fahrkartendruckerei

V Reichsbahnausbesserungswerke**G D n R 19**

An die Reichsbahn-Ausbesserungswerke Tempelhof, Cottbus, Chemnitz, Zwickau, Schlauroth, Meiningen, Halle, Leipzig, Stendal, Blankenburg/Harz, Wittenberge

An die Reichsbahn-Direktionen

Berlin, Cottbus, Erfurt, Greifswald, Halle, Magdeburg, Schwerin, Dresden

Betr: Mehrkosten durch Änderungsarbeiten

Von den RAWen werden in verstärktem Maße Anträge auf Mehrkosten vorgelegt, die durch Änderungsarbeiten, wie Anbau neuer Licht-, Vorwärmanlagen, Verlegen von Luftpumpen usw., entstehen. Da für diese Arbeiten bei der GDR keine Mittel im Haushaltsplan 1950 vorgesehen sind, dürfen diese Arbeiten keinesfalls ausgeführt werden, wenn sie auf das Konto Mehrkosten der GDR gehen.

Sind einzelne RBDen in der Lage, die vorgenannten Arbeiten in eigener Zuständigkeit zu begleichen, so sind die Lokomotiven mit den gewünschten Einrichtungen auszurüsten.

Aufträge, die von irgendeiner Stelle der GDR erteilt werden, dürfen erst von den RAWen nach Klärung der Mittelfrage ausgeführt werden, anderenfalls besteht keine Gewähr, daß die entstandenen Kosten erstattet werden.

gez. Dr. Hörstel

V 52 Fulfi 70/50 17. Oktober 1950

G D n R 20**Freifahrt für Lehrkräfte in den Betriebsberufsschulen**

Ab sofort können den Lehrkräften an RAW-Betriebsberufsschulen die Vergünstigungen der Freifahrtvorschrift gewährt werden, und zwar können ihnen gebührenfreie Monatskarten zwischen Wohnort und Arbeitsort und Fahr-scheine für Dritte zu Dienst-, Urlaubs- und Erholungsreisen unter Beachtung der Freifahrtvorschrift ausgehändigt werden. Die Ausgabe der Fahrscheine und Fahrkarten, wie sie den Eisenbahnbediensteten zustehen, ist nicht zulässig, da diese Lehrkräfte keinen Dienstausweis der Reichsbahn besitzen.

„RAW 7. Oktober“**Dre 16**

An die Reichsbahndirektionen Dresden, Erfurt, Halle, Greifswald, Schwerin, Berlin und Cottbus — je bes. — Wir teilen Ihnen mit, daß das RAW Zwickau auf Grund seiner guten Arbeitsleistungen am Gründungstag der Deutschen Demokratischen Republik auf Antrag der Belegschaft vom Bundesvorstand des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes den Namen: „RAW 7. Oktober“ verliehen bekommen hat.

Wir bitten, dieses allen untergeordneten Dienststellen Ihres RBD-Bezirktes bekanntzugeben. Werkleitung

VI Bau**Dre 17**

Wettbewerb für die Unterhaltung der stromdichten Schienen
 Wettbewerbssieger im 3. Vierteljahr 1950 ist die Bahnmeisterei Dresden 3, die vom 1. Juli bis 30. September 38 stromdichte Schienen störungsfrei unterhalten hat. Ihr wurde eine Geldprämie von 100 DM zuerkannt.
 (68 Bau 73 Iou vom 18. Oktober 1950)

Betrifft: Ergänzung der LVT**Erf 3**

An alle Stellen:

Die LVT ist wie folgt zu ergänzen: Bei Streckennummer 70, Greußen—Ebeleben—Ebeleben—Keula ist in Spalte 4 u. 5 nachzutragen: „Lok der Gruppe 2 mit 20 km/h.“

(RBD Erf 68 Bau 73 10 vom 18. Oktober 1950)

RESTRICTED**Bau-, Werkstatt- und Stoffangelegenheiten
Brückenunterhaltung****Mgd 5**

Durch die ständigen Ermahnungen und Anweisungen des Brückenzernenten, des Brückenkontrolleurs und der Brückensachbearbeiter dürfte nunmehr auch jeder bei der Reichsbahnreaktion Magdeburg in der Bahnunterhaltung Beschäftigte zu der Einsicht gekommen sein, daß die Unterhaltung der Brücken und Durchlässe auf keinen Fall vernachlässigt werden darf, denn diese Bauwerke stellen einen wesentlichen Teil des Volksvermögens dar, sind gegenüber mangelhafter Unterhaltung besonders empfindlich und können bei fehlender Unterhaltung schon in kurzer Zeit erhebliche Werteinbußen erleiden und außerdem zu einer unmittelbaren Betriebsgefahr werden.

Meistens wird vergessen, daß zu einer ordentlichen Brückenunterhaltung auch die regelmäßige vierteljährliche gründliche Reinigung aller Brückenteile gehört, denn verschmutzte Brücken rosten schneller als andere, und massive Bauteile, auf denen schon Pflanzen gedeihen, werden bald zerstört sein. Besonders gefährliche Feinde der Brücken sind die Lokasche und der Rauch der Lokomotiven, weil hier noch starke chemische Einflüsse die Zerstörung der Bauwerke beschleunigen.

Regelmäßige Reinigung der Brücken und Durchlässe und deren richtige Unterhaltung, d. h. rechtzeitige Abstellung auch kleinster Schäden, sparen Zeit und Geld und tragen dazu bei, unser Volksvermögen im vollsten Umfange zu erhalten.

Im Bezirk der RBD Magdeburg sind schon viele Bahnmeistereien zu dieser Einsicht gekommen. Die verhältnismäßig guten Ergebnisse in diesem Jahr bei der Brückenunterhaltung und -reinigung beweisen dies. Einige Bahnmeistereien sind aber leider immer noch nicht zu dieser Erkenntnis vorgedrungen und behandeln die Brücken ihres Bezirks als etwas Nebensächliches. Aufgabe der Rbä ist es, diese säumigen Dienststellen nunmehr besonders anzuleiten und zu überwachen.

Bei der Brückenunterhaltung und der Brückenreinigung in diesem Jahr haben sich besonders hervorragend eingesetzt die Bahnmeistereien Güsten, Bernburg, Güterglück, Dingelstedt, Oscherleben, Rübeland, Magdeburg-Neustadt, Magdeburg-Hauptbahnhof, Magdeburg-Biederitz, Calbe/Ost, Magdeburg-Sudenburg, 1 Burg, Brunau, Bismark und Salzwedel.

Mangelhaft gearbeitet haben die Bahnmeistereien Klostermansfeld, Könnern, Wasserleben, 1 Magdeburg-Buckau, Elsleben und Wolmirstedt.

(65 Bau 12 Ib — vom 23. Oktober 1950)

Mgd 6**Verlust des Bahndienstwagens Magdeburg 720 046**

Der o.a. Bahndienstwagen ist am 7. August 1950 beladen mit Oberbaustoffen vom OL Königsborn an die Bm Aschersleben abgesandt worden und ist bisher im OL nicht wieder eingegangen. Nach dem Verbleib des Wagens ist zu forschen und beim Auffinden ist der Wagen sofort an das OL Königsborn abzusenden. Arbeitsanteil Bau 35 — Ruf-Nr 1174 — ist im Auffindungsfalle hiervon fernmündlich zu verständigen.

(68 — Bau 35 — vom 9. Oktober 1950)

VII Sicherungs- und Fernmeldewesen G D n R 21**Betr.: Fernschreibbetrieb**

Es werden immer wieder Fernschreiben aufgegeben, die ihrem Inhalt und dem gegebenen Termin entsprechend auch als Telegrammbrief befördert werden könnten und dabei noch rechtzeitig den Empfänger erreichen. Laut § 10 Absatz 4 der DV 476 dürfen solche Fernschreiben nicht befördert werden.

Hierauf haben alle Dienststellen der DR bei Aufgabe von Fernschreiben in Zukunft zu achten. Die Fernschreibstellen sind hiermit angewiesen, derartige Fernschreiben nicht mehr abzunehmen.

Mgd 7**Betr.: Sprechstellenverzeichnis der RBD Magdeburg — Ausgabe 1950 — 2. Berichtigung**

Seite 16: ä unter Bezirks-Verbind.: Magdeburg—Altengrabow in Magdeburg—Ziesar
zus unter Altengrabow: Magdeburgerforth, Rufnr 634/922 +, Ziesar, Rufnr 634/92 +
Seite 20: zus bei Abt Ltr VI hinter Rufnr 360* : →
zus bei Dez 66 hinter Rufnr 366* : →
Seite 21: streichen bei AbtLtr XIV u Dez 141: Wohnung, Rufnr 5441*

Seite 24: zus bei Ozl 3 hinter Rufnr 472*: u 1472
Seite 28: zus bei Brmktr 1, Wohnung: Rufnr 1446
Seite 31: zus unter Brückenmeisterei Mg-Buckau:
DVst-Vertr, TAN, Werkmsr, Rufnr 1460
Seite 33: streichen bei Obktr: Wohnung, Rufnr 1687
Seite 34: ä bei Sf 15: Rufnr 1462 in 1465
Seite 35: zus unter Abteilung VII:
Invest-Gruppe
Sf 11, Rufnr 1439
Sf 16, Zeichn.Arb. Rufnr 1465
Sf 17, Zeichn.Arb. Rufnr 1462
Sf 31, Rufnr 1609
Sf 32, Rufnr 1422
Sf 33, Zeichn.Arb. Rufnr 1430
Sf 34, Zeichn.Arb. Rufnr 1433
Seite 36: ä bei Pl 8: Rufnr 1426 in 1685
zus: Pl 10, VEB-Plan-Instr., Rufnr 1426
unter Lochkartenstelle:
ä bei Lo 11—16: Rufnr 1178 in 1176
ä bei Lo 17—38: Lochprüfer in Lochkartenprüfer
Seite 41: ä bei Büroasch.Mech.Werkst.: Rufnr 1910 Δ
in 5512*
Seite 43: ä bei Betriebsküchen usw: Rufnr 1183 in 5583*
unter Hausbrandversorgung Magdeburg:
streichen: Leiter, Wohnung, Rufnr 5317*
Kohlenlager, Rufnr 5392*
Buchhaltung, Rufnr 1286
Seite 48: ä bei Vm 10 u 11: Rufnr 1479 in 5578*
Seite 52: unter Sonstige Stellen:
zus: Elektr Werkstatt, RBD Materlikstr.,
Rufnr 1945 \\
streichen bei Rb-Hausbrandversorgung:
Leiter, Wohnung, Rufnr 5317*
Kohlenlager, Rufnr 5392*
Buchhaltung, Rufnr 1286
zus: RBD-Filmstelle, Rufnr 5546*
Seite 61: unter Hauptbahnhof:
zus: Drucksachen u Geräte, Rufnr 1278
streichen bei Betriebsküche: Geräte und
Seite 63: unter Güterabf Mg-Sudenburg:
ä bei Tierabfertigung (Viehhof): Rufnr 1220
in 5529*
Seite 64: unter Bahnbetriebswerk Mg Hbf:
zus bei Dienstvorst hinter Rufnr 5507* : →
zus: Vertreter des DVst, Rufnr 1265
ä bei Lohnbüro: Rufnr 1301 in 5352*
zus: Hauptbuchhaltung, Rufnr 1301
zus: Kasse, Rufnr 1264
zus: Betr. Sanitätsstelle, Rufnr 1303
streichen: Werkmsr d Hilfszuges, Wohnung,
Rufnr 1940 \\
ä: Betriebsküche in Instrukteur
Seite 66: unter Hochbaumeisterei Mg Hbf:
zus: Werkstatt, Rufnr 1909 Δ
Seite 67: unter Sign.- u. Fernmeldemeisterei Mg Hbf:
zus bei Tel.Bez.Mech. Sfm-Bezirk, Wohnung:
Rufnr 1362
zus bei Leitg.Aufs.Bez. Neustadt, Wohnung:
Rufnr 1269
Seite 68: unter Fernmeldewerkstatt:
ä bei Normenbüro: Rufnr 1371 in 1295
zus: Kulturraum, Rufnr 1583
Seite 70: unter Brückenmeisterei Mg-Buckau:
zus: BVst-Vertr, TAN, Werkmsr, Rufnr 1460
Seite 71: zus: Königsborn
Ga, Wagendienst, Rufnr 1246
Seite 76: unter Bezirksverbindung Aschersleben—Nienhagen:
ä bei Nienhagen Verm: Rufnr 622/293
in 622/2929 +
Seite 77: zus bei Oper.Amtsvorst-Vertr, Wohnung:
Rufnr 374*
streichen: Vü 2 mit allen Angaben
Seite 78: ä: M Bing in M 1 Bing, Rufnr 385* in 386*
ä: M 1 in M 2 Bing
ä: M 2 — M 5 in M 3 — M 6
Seite 81: zus unter Bahnbetriebswerk: AVB, Rufnr 180
Seite 82: unter Starkstrommeisterei:
zus: Zentralwerkstatt Vbf, Rufnr 218
unter Sonstige Stellen:
streichen: Brennstoffversorgung, Rufnr 201
zus: Kulturhaus, Rufnr 121
zus: BSG Einheit Reichsbahn, Rufnr 380*
Seite 87: unter Bezirksverbindung Burg—Ziesar:
zus unter Burg (v. d. Zw. St.):
Burg Umladebf, Fdl, Rufnr 622/299 +
unter Bezirksverbindung Burg—Gr. Lübars:
zus unter Burg (v. d. Zw. St.):
Burg Umladebf, Fdl, Rufnr 621/299 +
Seite 89: unter Burg Umladebahnhof, Bahnhof:
ä: Fdl in Güterkasse

ä: Fka in Fdl
 ä: Bf-Abfert.Kasse in Güterabfertigung
 unter Bahnmeisterei 2:
 zus bei Dienstvorst: und Büro
 streichen: Büro, Rufnr 119
 unter Bahnbetriebswerk:
 zus bei Dienstvorst: Wohnung, Rufnr 152
 zus: Lokdienst-Ltr, Wagendienst, AVB, Rufnr 139
 ä bei Werkküche: Rufnr 136 in 383*
 Seite 90: unter Güsen:
 zus bei Stellw Go: Rufnr 75/53 X
 Seite 99: unter Bm Gardelegen u. Jävenitz:
 ä bei Dienstvorst: Wohnung: Rufnr 09 in 06
 unter Sonstige Stellen:
 ä bei Sign Werkf u Leitg Aufs: Rufnr 06 in 09
 Seite 108: unter Bahnhof:
 ä: Meldestelle in Vernehmungsstelle
 streichen: Bahnsteig III, Rufnr 131
 zus bei Betr.Überwachung: und BGL
 Seite 109: unter Fahrk.Ausgabe usw:
 zus bei Bahnhofskasse hinter Rufnr 330*: u 156
 unter Bahnmeisterei:
 zus: Normenbüro u BGL, Rufnr 164
 Seite 111: unter Bahnbetriebswerk:
 zus: Sozialwesen, Rufnr 171
 SED-Betr.Gruppe u. Instrukteur, Rufnr 377*
 unter Stm Aschersleben (Außenst. Güsten)
 ä: Kraftwerk (El.Werkst) in Gruppenleiter
 ä: Gleichrichterraum in Gleichrichterwerk (Tag
 u. Nacht besetzt)
 zus: Werkstatt, Rufnr 189
 unter Sonstige Anschlüsse:
 zus: Sonderzimmer Bfs-Wirtsch., Rufnr 150
 Seite 117: zus unter Kulturleiter: Agitationsleiter,
 Rufnr 333*
 ä bei B 3: Rufnr 378* in 125
 ä bei B 4: Rufnr 157 in 125
 zus bei Wanderlehrer: Rufnr 378*
 Seite 118: streichen: Uvst mit allen Angaben
 ä bei M 4: Rufnr 123 in 137
 streichen bei AbtLtr V—VI: Allgem.Brückenang.
 zus: Bau Ing. Allgem.Brückenangel, Rufnr 376*
 ä: Bau 1 in Bau 4, streichen: Rufnr 376*
 ä: Bau 2—4 in Bau 1—3
 Seite 119: zus unter Abt VIII: Lohnprüfstelle, Rufnr 120
 Seite 123: ä bei S 1.1: Rufnr 366* in 231
 Seite 125: unter Bahnhof: zus: Stellw Hr II, Rufnr 228
 Seite 126: unter Güterabfertigung:
 ä bei Vertr d DVst: Rufnr 353* in 163
 ä bei Wagenüberwachung: Rufnr 163 in 353*
 zus: Hilfsabfertigungsstelle Venag, Rufnr 126
 Seite 127: unter Bahnbetriebswerk:
 ä bei Betr.Masch.Dienst: Rufnr 180 in 332*
 unter Sonstige Stellen:
 streichen: Hausbrandversorgung, Rufnr 357*
 Seite 128: unter Blankenburg:
 zus: RBD Mg, Partei-Sekr., Wohnung, Rufnr 102
 Seite 136: unter Güterabfertigung:
 zus: Lohnbüro, Rufnr 103
 unter Bahnmeisterei 1:
 zus bei Rottenmstr, Wohnung: Rufnr 195
 Seite 140: unter Bahnhof:
 zus bei Stellw Br: Rufnr 21
 Seite 143: unter Brückenmeisterei:
 zus bei Vertr d DVst: TAN, Werkmstr
 ä bei Vertr d DVst: Rufnr 1469 in 1460
 Seite 147: unter Bahnbetriebswerk:
 streichen bei Kulturleitung: und Parteinstrukteur
 zus: Instrukteur, Rufnr Basa Magdeburg 5592*
 Seite 153: unter Bezirksverbindung Salzwedel—Stendal:
 zus hinter Meßdorf: Bismarck Ost, Rufnr 622/39 O
 Seite 155: unter Bahnhof:
 ä bei Pdl Salzw.—Neust.: Rufnr 364* in 124
 unter Güterabfertigung:
 ä bei Ga-Vorprüfung: Rufnr 142 in 369*
 unter Bahnmeisterei:
 zus: AVB, Rufnr 136
 Seite 156: im Kopf bei Kennzahl ä: 825 in 824
 Seite 161: unter Bezirksverbindung Stendal—Salzwedel:
 zus hinter Bismarck Bm: Bismarck Ost,
 Rufnr 619/39 O
 Seite 164: ä bei B 3: Rufnr 332* in 278
 streichen Uvst 1 u Uvst 2/6 mit allen Angaben
 Seite 165: ä bei M 2: Rufnr 368* in 126
 ä bei P 2: Rufnr 120 in 362*
 Seite 168: zus unter Abt Personal: Zahn-Poliklinik,
 Rufnr 250
 Seite 169: zus unter Ausbild.Abt: Lehrwerkstatt, Rufnr 205
 unter Kesselschmiede-Abt:
 streichen bei AbtLtr: Wohnung, Rufnr 524

Seite 170: zus unter Lok-Abt: Gruppe Kohlenstaubtender,
 Rufnr 240
 Seite 171: unter Betr. Abt:
 zus bei B 2: Wohnung, Rufnr 524
 Seite 174: unter Bahnbetriebswerk:
 zus bei Gruppenleiter C: Wohnung, Rufnr 544
 ä: Drehscheibe 3 in Wagenmstr-Wagenwäsche
 ä bei Sanitätsstelle: Rufnr 278 in 332*
 zus: Wagenmstr Gbf Südbez., Rufnr 119
 Pers.Büro u Kasse, Rufnr 139
 Betriebsbuchhaltung, Rufnr 143
 AVB, Leiter, Rufnr 134
 AVB, AV 5, Rufnr 138
 Seite 175: unter Bahnmeisterei 2:
 streichen bei Dienstvorst: Wohnung, Rufnr 548
 zus: Rottenmstr, Wohnung, Rufnr 548
 Seite 176: unter Stendal Ost:
 zus bei Bf-Dienstvorst: Wohnung, Rufnr 542
 ä bei Bm-Dienstvorst: Rufnr 336* in 347*
 Seite 181: unter Bahnbetriebswerk:
 zus: Gruppe Verwaltung, Rufnr 26
 Seite 190: unter Bahnhof:
 ä bei Dienstvorst: Rufnr 11 in 3*
 unter Bahnbetriebswerk:
 zus: AVB, Rufnr 11
 Seite 197: unter Bahnhof:
 ä bei Büro Personalien: Rufnr 22 in 4*
 zus: Bk Bülstringen, Rufnr 50
 unter Güterabfertigung:
 ä bei Ermittlung: Rufnr 31 in 32
 Seite 198: unter Sfm:
 zus bei Sign Werkf I: Wohnung, Rufnr 22
 Seite 200: streichen: bei Vertr d Werkdirektors: Wohnung,
 Rufnr 33
 streichen: Brennstoffversorgung, Rufnr 43
 zus: Kraftfahrer, Wohnung, Rufnr 33
 Seite 206: unter Güterabfertigung:
 zus bei Dienstvorst: Wohnung, Rufnr 31
 Seite 213: unter Sonstige Stellen:
 streichen: Brennstoffversorgung, Rufnr 44
 zus: Dez 38, RBD Magdeburg, Wohnung, Rufnr 43
 Seite 220: unter Güterabfertigung:
 ä bei Lademeister: Rufnr 25 in 19*
 unter Bf Wernigerode-Westerntor:
 zus bei Dienstvorst, Wohnung: Rufnr 57
 Seite 221: unter Sonstige Stellen:
 streichen: Ref d GDnR Berlin, Wohnung,
 Rufnr 19*.

(ä = ändern, zus = zusetzen)
(72 Sf 26 Sfbv vom 1. November 1950)

IX und X Materialeinkauf, Materialversorgung

Gwa 10

Anforderung von Drucksachen, Schreib- und Zeichenstoffen

Wir haben erneut Veranlassung, auf die termin- und ordnungsmäßige Anforderung der Drucksachen, Schreib- und Zeichenstoffe beim zuständigen Drucksachenlager der RBD Berlin hinzuweisen.

Nach § 4 Abs. 5 der DV 209 haben die Bezugsstellen ihren Bedarf und den ihrer Verbrauchsstellen für je vier Monate anzufordern, und zwar am 31. Dezember für April bis Juli des folgenden Jahres, am 30. April für August bis September des laufenden Jahres, am 31. August für Dezember des laufenden, bis März des folgenden Jahres.

Diese Bestimmung wird aber von vielen Dienststellen nicht beachtet. Die Dritteljahresanforderungen werden in den meisten Fällen verspätet oder erst in den jeweiligen Bedarfszeiträumen vorgelegt. Teilweise wird der Bedarf sogar erst nach Ablauf des Bedarfszeitraums angemeldet, um dann nach wenigen Tagen fernmündlich oder telegrafisch die sofortige Lieferung anzumachen. Manche Stellen, besonders die Ämter, stellen übermäßig hohe Anforderungen mit der Begründung, die Verteilung der Vordrucke an die Dienststellen von sich aus vorzunehmen; dadurch erfolgen vielfach Doppellieferungen, nämlich dann, wenn die Dienststellen ihren Bedarf beim Drucksachenlager ordnungsmäßig angefordert haben.

Die Schwierigkeiten in der Versorgung der Dienststellen mit Vordrucken usw. können nur vermieden werden, wenn die Anforderungen termingemäß nach den Bestimmungen der DV 209 erfolgen.

Wir erwarten, daß nunmehr genau danach verfahren wird. Die Dienststellenleiter wollen die Bewirtschaftung der Drucksachen strengstens überwachen. Bei jeder passenden Gelegenheit haben sich die Amtsvorstände und Kontrolleure davon zu überzeugen, daß nicht zu viele Vor-

RESTRICTED

drucke von einer Sorte oder etwa Vordrucke gehalten werden, die bei den betr. Dienststellen nicht gebraucht werden.

§1 Mv 7 Sts 31 vom 16. Oktober 1950)

Knallkapseln

Gwa 17

Von den Betriebsstofflagern sind an die Verbrauchsstellen nach dem 16. März 1950 Knallkapseln ausgegeben worden, bei denen auf den Blechhaltestreifen die Angaben über Hersteller, Monat und Jahr der Fertigung, die in den „Techn. Lieferbedingungen für Knallkapseln“ vorge-schrieben sind, fehlen. Bei der jährlich nach § 4 der An-lage zum SB durchzuführenden Prüfung werden dadurch erhebliche Schwierigkeiten entstehen, die in letzter Aus-wirkung eine Betriebsgefahr bedeuten können.

Es wird daher angeordnet, daß nachträglich auf den Blechhaltestreifen folgende Prägungen anzubringen sind:

„März 1950, Kieling, Rottleberode“

Die Rbä haben die Dienststellen zu bestimmen, die die Prägung der im Amtsbezirk hierfür in Frage kommenden Knallkapseln ausführen sollen. Da die Dienststellen von Knallkapseln nicht entläßt werden können, muß die Prägung nach und nach ausgeführt werden. Die Anzahl der von den Dienststellen gleichzeitig zur Prägung abzu-gebenden Knallkapseln ist vom Rba zu bestimmen. Für den RBD-Bezirk kommen insgesamt 2000 Knallkapseln in Frage.

Bis zum 31. Dezember 1950 haben die Rbä zu berichten, wie weit die Prägung durchgeführt worden ist.

(§1 Mv 2 Sts 423 vom 20. Oktober 1950)

Betr.: Nummernzettel für Expresgut

Mgd 8

Von der VK I Berlin wird die Anwendung von Nummern-zetteln für Expresgut mit alten Bezeichnungen, wie z. B. „RBD Hannover“ usw., gerügt.

Die Gepa unseres Bezirks werden daher angewiesen, falls auf alte Bestände zurückgegriffen werden muß, die nicht mehr zutreffenden Bezeichnungen zu überstempeln.

Nummernzettel mit der Aufschrift „RBD Magdeburg“ sind im Drucksachenlager der RBD Halle erhältlich.

(§1 Dru Sts vom 11. Oktober 1950)

XI Kassenwesen

Gwa 18

Zahlungsverkehr: Verrechnung zwischen RAWen und RBDen

Die GDR gibt mit Verfügung 115.1 — 2680/50 vom 26. Sep-tember 1950 folgendes bekannt:

Es sind uns Fälle gemeldet, daß die von den RAWen aus-gestellten Rechnungen für Leistungen und Lieferungen von den Reichsbahnstellen doppelt angewiesen worden sind, und zwar einmal im Anrechnungswege über die EVK Berlin und zum anderen durch unmittelbare Überweisung der jeweiligen Hauptkasse.

Diese Unregelmäßigkeiten verursachen nicht allein Stö-rungen im Rechnungs- und Kassendienst, sondern können auch zur Folge haben, daß die Doppelzahlungen unbe-merkt bleiben und Geldverluste entstehen.

Möglich geworden sind diese Doppelzahlungen nur des-halb, weil das von den RAWen ausgestellte Doppel der Rechnung ebenfalls als Zahlungsunterlage benutzt wor-den ist.

Wir verweisen deshalb auf die Verfügung — O/H III 1173/49 — vom 24. Oktober 1949, betr. Zahlungsverkehr, Verrechnung zwischen RAWen und RBDen.

(Anmerkung der RBD: Als Umdruckverfügung bekannt-gegeben am 29. November 1949 — (Pr) I 10 F 3 Kk 45 —) Danach ist das Doppel lediglich zur Information der Wirt-schaftsstellen bestimmt, um diesen eine schnellere Be-arbeitung zu ermöglichen. Es ist aber keine Zahlungs-unterlage und muß deshalb durchkreuzt und deutlich durch den Vermerk gekennzeichnet werden: „Doppel! Darf nicht als Zahlungsunterlage verwendet werden.“ (Vgl. RV I § 2 (3) a).

Wir bitten die RAWe, darauf zu achten, daß dieser Ver-merk tatsächlich angebracht wird und die RBDen die in Betracht kommenden Angestellten nochmals eingehend unterweisen.

Wir behalten uns vor, das Doppel in Wegfall zu bringen, wenn weitere Verstöße vorkommen.

Zusatz der RBD: Die Verwendung der Zweitschrift der Rechnungen zur Zahlungsanweisung ist grundsätzlich ver-boten. Ist sie in besonderen Fällen jedoch erforderlich, so ist hierfür unsere Genehmigung einzuholen.

(112 F 17 Kk 45/49 vom 16. Oktober 1950)

Gwa 19

Verzeichnis der Bahnhöfe mit den Bahnhofskassen, denen sie in kassendienstlicher Hinsicht zugeteilt sind

Die Bahnhöfe Oderberg-Bralitz und Hohenwutzen, der Haltepunkt Bralitz sowie die Agenturen Neuenhagen (Neum.) und Altglietzen, die am 8. Oktober 1950 für den öffentlichen Verkehr wiedereröffnet wurden, liefern ihre Einnahmen an die Bahnhofskasse Eberswalde ab.

Das oben angegebene Verzeichnis ist zu ergänzen.

(112 F 17 Kk vom 16. Oktober 1950)

Gwa 20

Beförderung von Zahlungsmitteln mit Zügen (Vorgang Bk-Blatt 144/50)

Die Bleiplomben zum Verschließen der Geldbehälter sind nicht mehr in genügender Anzahl vorhanden. Es sind daher Aluminiumplomben beim Betriebsstoffhauptlager Greifswald anzufordern und an Stelle der Bleiplomben zu verwenden.

Die Geldtaschen sind nach Möglichkeit zu versiegeln. Siegelack wird vom Drucksachenlager der RBD Berlin und Verschußbindfaden vom Betriebsstoffhauptlager Greifswald auf Anforderung abgegeben.

Sollten noch Petschafte mit dem früheren Hoheitszeichen vorhanden sein, so können sie nach dessen Ausschabung baw verwendet werden.

(112 F 17 Kks vom 19. Oktober 1950)

Gwa 21

Urlaub und Vertretung des Kassenverwalters — Vorgang Bekanntmachung 108/50 —

Jeder Kassenverwalter hat vor Antritt seines Erholungs-urlaubes oder seiner vorübergehenden Ablösung folgende Erklärung auf der Kassenübergabemeldung (Vordruck 603 100 bei Abfertigungskassen und Vordruck 263 30 bei Bahnhofskassen) abzugeben: „Mir ist bekannt, daß ich mich während dieser Zeit an den Kassengeschäften, insbeson-dere an den Abschlüssen, nicht beteiligen darf. Unter-schrift.“

Nach Wiederübernahme der Kassengeschäfte ist die Kassenübergabemeldung wie folgt zu ergänzen: „Er hat sich während dieser Zeit weder an den Kassengeschäften noch an den Abschlüssen beteiligt.“

Die Abgabe der Erklärung nach Bekanntmachung 108/50 entfällt. In dieser Verfügung ist zu streichen: „Jeder Kassenverwalter hat...“ bis...“ „Kassenprüfung vorzu-legen“.

Die Kassenverwalter und ihre Vertreter haben die Kenn-nisnahme dieser Verfügung unterschriftlich zu bestätigen, was dem Amt bis zum 15. Dezember 1950 anzuzeigen ist. Die Ämter sammeln die Meldungen und bestätigen der Finanzabteilung — F 17 — den vollzähligen Eingang bis zum 5. Januar 1951.

(112 F 17 Kk 12 vom 23. Oktober 1950)

XII Arbeit und Lohn

G D n R 22

Vereinbarung vom 10. Oktober 1950 über Achskilometergeld

Zwischen der Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn, vertreten durch den Generaldirektor, und der Industrie-gewerkschaft Eisenbahn im FDGB, vertreten durch den Zentralvorstand,

wird zum § 10 des Tarifvertrages vom 26. Februar 1950 folgende Vereinbarung abgeschlossen:

1. Zur Erfüllung und Übererfüllung der im Transport-plan gestellten Aufgaben ist es notwendig die Züge besser auszulasten und die Ausbleibezeiten der Per-sonale zu verkürzen. Gleichzeitig sollen damit die Selbstkosten gesenkt werden. Um diese Ziele zu er-reichen, wird den Beschäftigten im Zugbegleitedienst für ihre Leistungen unter Berücksichtigung der Erschwernisse eine Leistungsvergütung nach gefahrenen Achskilometern gewährt.
2. Das Achskilometergeld erhalten:
 - Zugführer,
 - Zugschaffner,
 - Fahrladeschaffner,
 - Wagenmeister nur in den Lokkolonnen.
3. Achskilometergeld wird an das beteiligte Zugbegleit-personal für je 100 Achskilometer als Gesamtleistung auf Haupt-, Neben- und Schmalspurbahnen gezahlt bei:
 - a) Reisezügen (ausgenommen Triebwagen)
 - Schnell- und Eilzügen = 0,14 DM
 - Personenzügen = 0,16 DM
 - Vorortzügen, die mit einem Zugbegleiter besetzt sind = 0,05 DM

RESTRICTED

RESTRICTED

hiermit in Erinnerung gebracht, Verstöße dagegen werden künftig unnachlässig als Dienstpflichtverletzung behandelt."

2. Allen Kraftfahrern der Deutschen Reichsbahn ist die vorstehende Verfügung persönlich auszuhändigen. Der Empfang der Verfügung ist von jedem Kraftfahrer durch Unterschrift zu bestätigen. Die Bestätigung ist zu den Personalakten zu nehmen. Sie soll folgenden Wortlaut haben:

„Hiermit bestätige ich den Empfang der Verfügung vom 8. Oktober 1950 133-557/50 betr. Verbot, die Lenkung von

Dienstkraftwagen anderen Personen zu überlassen, und verpflichte mich zur strikten Einhaltung.

....., den 19.....
(Unterschrift)

3. Allen neu eintretenden Kraftfahrern ist die Verfügung bei der Einstellung auszuhändigen und das Bestätigungsschreiben über den Empfang der Verfügung nach Unterzeichnung durch denselben zu den Personalakten zu nehmen.

133-557/50 vom 19. Oktober 1950

gez. Görlach

An die
Generaldirektion Reichsbahn
-- Abteilung XV --
Verf GDnR 151-1/850/50
v. 22. 5. 1950. Anlage 1

Muster

(Platz für den
Eingangsstempel)

MONATSBERICHT IM UNTERRICHTSWESEN

Monat 19.....

RBD

1 Lfd. Nr.	2 Dienstzweige	3 Anzahl d. Lehrgänge		4 Zahl der Lehrgangsteilnehmer			5 Teilnehmerstunden		6 Von den in den einzel- nen Dienstzweigen Be- schäftigten erhielten Dienstunterricht
		inges ¹⁾	Kurz- lehrg ²⁾	inges ³⁾	weibl	an Kurz- lehrg ⁴⁾	inges ⁵⁾	Kurz- lehrg ⁶⁾	
1	Betriebsdienst								
2	Verkehrsdienst								
3	Bautechn Dienst								
4	BetrMaschDienst								
5	Sicher- u Fernte- Dienst								
6	Verwaltungs- dienst								
7	Sonstige ⁷⁾								
8	insgesamt:								

- In Spalte 3 ist die Zahl der Lehrgänge ohne Rücksicht auf ihre Dauer anzugeben; es ist z B ein Halbjahreslehrgang mit wöchentlich x Stunden nur als ein Lehrgang zu zählen. Es sind nur die Lehrgänge zu melden, die im eigenen RBD-Bereich durchgeführt wurden (darunter auch die für Bezirksfremde).
- In der Sp „insgesamt“ erscheint die Gesamtzahl aller Lehrgänge, Lehrgangsteilnehmer, Teilnehmerstunden usw einschli der Kurzlehrgänge.
- „Kurzlehrgänge“ sind alle Lehrgänge mit 6 und weniger Unterrichtstagen.
- Die Unterrichtsstunden jedes einzelnen Lehrganges sind mit der Zahl der Lehrgangsteilnehmer zu multiplizieren und die Ergebnisse der jeweiligen Dienstzweige addiert in Spalte 5 einzusetzen.
- Unter „Sonstige“ sind die Lehrgänge zu melden, die unter den laufenden Nummern 1-6 nicht unterzubringen sind.

(Stempel)

Datum

Unterschrift

RESTRICTED

G D n R 28

Bln 28

An die
Abt I — XVI der GDR
pers Ref des Herrn GD, StGD, Kfm D, K D
Revisionsgruppe
Kontrollgruppe
Internationale Gruppe
alle RBDen in der DDR
Reichsbahn-Fernmeldebau
Chem Versuchsamt Kirchmöser

Die bisher nach dem Geschäftsverteilungsplan der Abteilung XIII zugewiesenen Aufgaben der Bearbeitung der Lohnsteuerangelegenheiten und die der Abteilung XIV zugewiesene Bearbeitung der Angelegenheiten der Sozialversicherungsbeiträge wird der Abt XII federführend übertragen. Die Abt XII hat jedoch die Mitwirkung der Abt XIII in allen Rechtsangelegenheiten, insbesondere der ihr mit dieser Verfügung übertragenen Lohnsteuerangelegenheiten, sicherzustellen.

Diese organisatorische Veränderung, Zuweisung von Geschäftsaufgaben, gilt auch für die RBDen. Zusätzliche Arbeitskräfte werden hierfür nicht bewilligt.
(130—V 2—292/50)

(gez.) Hetz

Wiederinbetriebnahme des Hp Hohenschöpping

Mit Wirkung vom 15. September 1950 ist der Hp Hohenschöpping wieder in Betrieb genommen und dem Bahnhof Veltin unterstellt worden.

(134 V 31 Ogs vom 28. Oktober 1950)
An alle Stellen

Bln 29

Dienstszitz der Bahnhofskasse Bln-Charlottenburg

Die Bahnhofskasse Bln-Charlottenburg ist vom Bahnhof Westkreuz nach dem Bahnhof Bln-Charlottenburg verlegt worden.

(134 V 31 Og vom 28. Oktober 1950)
An alle beteiligten Stellen

Verlegung einer Dienststelle

Mit Wirkung vom 1. November 1950 wird die an der Strecke Lübben—Beeskow liegende Bm Groß Leuthen-Gröditsch nach Lübben verlegt.

Sie erhält vom genannten Tage ab die Bezeichnung:

Bm 2 Lübben

Die bisherige Bm Lübben führt zur Unterscheidung ab

Bm 1 Lübben

1. November 1950 die Bezeichnung:
Alle Angaben für die bisherige Bm Groß Leuthen-Gröditsch bleiben weiterhin gültig.

Es ändert sich nur der Dienstsitz und damit die Bezeichnung der Bm.

Die Unterlagen sind entsprechend zu berichtigen.

(Fr (134) V 8 Ogs vom 27. Oktober 1950)

Auflösung einer Dienststelle

Mit Wirkung vom 31. Oktober 1950 wird das Bw Finsterwalde aufgelöst. Die Wagenausbesserung, die Bekohlungs- und die Lokbehandlungsanlagen bleiben bestehen. Die Aufsicht hierüber übernimmt das Bw Senftenberg. Der Lokbf Doberlug-Kirchhain bleibt weiterhin bestehen, wird jedoch ab 1. November 1950 dem Bw Elsterwerda unterstellt.

(Pr (134) V 8 Ogs vom 27. Oktober 1950)

Einrichtung des Dezernats „Materialeinkauf“

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1950 wird bei der RBD das Dezernat „Materialeinkauf“ neu eingerichtet. Die Abteilungen IX und X werden in Personalunion zu einer Abteilung IX/X mit der Bezeichnung „Materialversorgung und -einkauf“ zusammengelegt. Das Dezernat „Materialeinkauf“ erhält die Dezernatsnummer 101. Im Geschäftsverkehr ist vorerst für beide Dezernate die Bezeichnung „Mv“ anzuwenden.

(Pr (134) V 8 Ogde vom 19. Oktober 1950)

Abkürzungen

Für Lochkartenstelle ist allgemein die Abkürzung „Lst“ festgelegt worden. In dem Abkürzungsverzeichnis — Teil I — (199 41) ist die Angabe „Loka“ in „Lst“ zu ändern. Im Anhang VII zur Fernschreibvorschrift (DV 476) ist die Abkürzung Lst auf S 110 nachzutragen.

(134 V 20 Oavs vom 2. Oktober 1950)

Betr.: Wiedereröffnung des Bahnhofs Teistungen für den Güterverkehr

An alle Dienststellen des Bezirks nachr RBA

Am 2. September 1950 ist auch das letzte Stück der seinerzeit abgebauten Strecke Leinefelde—Teistungen nach seiner Wiederherstellung in Betrieb genommen worden.

Mit Wiederaufnahme des Betriebes wird auch der an diesem Streckenabschnitt liegende Tarifbahnhof Teistungen für den Güterverkehr (Stückgut und Wagenladungen) mit folgenden Abfertigungsbeschränkungen (Sp 3 des Heftes D) und Angaben für die Entfernungsermittlung (Sp 4, 5 und 6 des Heftes D) eröffnet

Teistungen	Sp 3	Sp 4	Sp 5	Sp 6
Erf 390	Teb St	3665	1275	15
	W			

RBD Erf 132 G 22 Ogs 167/50 vom 17. Oktober 1950
An alle Dienststellen des Bezirks, nachr RBA

Betrifft: Schwellenlager Gotha Ost

Die ABI-Verf 303/50 wird hiermit aufgehoben. Das Schwellenlager Gotha Ost gilt mit Wirkung vom 1. November 1950 an wieder als selbständige, unmittelbar der RBD unterstellte Dienststelle.

RBD Erf Pr (134) V 20 Ogs an alle Stellen vom 24. Oktober 1950

Erf 5

G D n R 29

An die
Abteilungen I—XVI,
alle RBDen in der DDR,
alle RAWe in der DDR

Betr.: Einsparung von Begleitschreiben

Die von den Dienststellen benutzten Berichtsvordrucke wurden bisher mit einem besonderen Begleitschreiben vorgelegt. Diese Begleitschreiben sind wertlos und werden in den meisten Fällen wie Altpapier behandelt. Zwecks Papiereinsparungen wird angeordnet, daß ab sofort bei Vorlage von Berichten und Meldungen auf vorgeschriebenen Vordrucken keine besonderen Begleitschreiben mehr zu fertigen sind. Die Reichsbahndirektionen werden hiermit angewiesen, sämtliche Berichtsvordrucke, soweit noch nicht geschehen, dahingehend zu verändern, daß schon in den Vordrucken links oben die Anschrift und die Angabe der Bezugsverfügung und rechts unten Siegel, Datum und Unterschrift des Absenders erscheinen. Für den Eingangsstempel ist oben rechts im Vordruck genügend Platz zu lassen. Der Absendevermerk ist auf dem verbleibenden Doppel anzubringen, das bei den aufstellenden Dienststellen als Verfügung für die Akten verbleibt. Die Reichsbahndirektionen geben diese Verfügung den Reichsbahnämtern und Dienststellen bekannt und haben dafür zu sorgen, daß im Verkehr zwischen den Dienststellen, Reichsbahnämtern und Reichsbahndirektionen bei Berichten und Meldungen nach vorgeschriebenem Vordruck ebenfalls entsprechend dieser Verfügung verfahren wird.

Als Anlage ist ein von uns veränderter Vordruck als Muster beigefügt. (Seite 16)

(134 — 2 341/50 vom 14. Oktober 1950)

(gez.) Görlach

Bln 26

Einrichtung des Hauptwagenamtes

Mit Wirkung vom 1. August 1950 ist das Hauptwagenamt vom Hauptwagenlenkungsamt getrennt und als selbständige Dienststelle personell und wirtschaftlich der RBD Bln zugeteilt und fachlich wie bisher der GDR unterstellt worden.

Firmierung:

Deutsche Reichsbahn
Hauptwagenamt

Dienstsitz:

Berlin W 8, Leipziger Str 125

Dienstbriefanschrift:

Hw GDR Berlin
31 790 u 31 686

Ruf:

Die Anlage zur BB1-Verf 321 vom 18. September 1950 ist entsprechend zu vervollständigen.

(134 V 31 Ogde vom 10. Oktober 1950)

An alle Stellen

Bln 27

Umbenennung des Bahnhofs Brandenburg-Weberwerk

Vom 1. November 1950 erhält der Bf Brandenburg Weberwerk die Bezeichnung:

„Brandenburg Stahlwerk“.

(133 V 21 Ogo 1/50 vom 23. Oktober 1950)

An alle Stellen

17

RESTRICTED

RESTRICTED**Betr.: Aufarbeitungswerk Gehren****Erf 6**

Das Aufarbeitungswerk Gehren wird mit Wirkung vom 1. Dezember 1950 als selbständige, dem Rb Amt Erfurt unterstellte Dienststelle eingerichtet. Dem Aw Gehren wird der bisher zum Bww Erfurt gehörende Räumzug zugeteilt; und der Lokbetrieb des Bahnhofs Gehren unterstellt.

RBD Erf VPr (134) V 20 Ogs vom 30. Oktober 1950 an alle Stellen

Schafft in jeder Dienststelle

ein

FRIEDENSKOMITEE**Cwa 22****Wiederinbetriebnahme vorübergehend stillgelegter Strecken**

Am 8. Oktober 1950 sind die vorübergehend stillgelegten Strecken Bad Freienwalde (Oder)—Oderberg—Bralitz und Bad Freienwalde (Oder)—Hohenwutzen wieder in Betrieb genommen worden. Die Strecken sind der Bm Bad Freienwalde (Oder) zugeteilt worden.

(Pr 134 V 10 Ogsteo vom 18. Oktober 1950)

Cwa 23

Aufhebung einer Dienststelle, hier: Bf. Eberswalde West
Aus personalwirtschaftlichen und verkehrlichen Gründen ist der Bahnhof Eberswalde West als selbständige Dienststelle aufgehoben und dem Bahnhof Eberswalde Hbf. unterstellt worden.

(Pr [134] V 10 Ogs vom 22. Oktober 1950)

Cwa 24**Einrichtung einer Haltestelle**

Der Anschluß „Salchower Weiche“ in km 181,38 der Strecke Angermünde—Stralsund ist ab 18. Oktober 1950 als Haltestelle für Reisezüge eingerichtet worden. Es halten dort z. Z. d. e Kp 1134/35; P 325/326 und 1152/53 zum Ein- und Aussteigen.

(134 V 10 Ogs vom 24. Oktober 1950)

HI 2**Betr.: Umwandlung eines Haltepunktes in einen Tarifbahnhof**

Der an der Strecke Lutherstadt Wittenberg—Jüterbog gelegene Haltepunkt Zörnigall wird mit Wirkung vom 1. November 1950 in einen Tarifbahnhof umgewandelt.

(131 V 5 Ogs 6 vom 6. Oktober 1950 Ruf 1224)

HI 3**Betr.: Umbenennung eines Bahnhofs**

Der Bahnhof Herzberg (Elster) Reichsbahn wird mit Wirkung vom 8. Oktober 1950 in „Herzberg (Elster) West“ umbenannt.
Da bei den Dienststellen vorliegende Tarifmaterial ist zu berichtigen.

(131 V 5 Ogo 4 vom 5. Oktober 1950 Ruf 1224)

HI 4**Betr.: Umwandlung eines Haltepunktes in eine Agentur**

Der an der Strecke Wurzen—Grimma gelegene Haltepunkt Dorna—Döben ist mit Wirkung vom 1. Oktober 1950 in eine Agentur umgewandelt worden.

(131 V 5 Ogs 8 vom 4. Oktober 1950 Ruf 1224)

Mgd 9**Betr.: „Dewag“ Deutsche Reichsbahnreklame**

Text siehe GDnR 22, Nr 2.
Die Dienststellen haben sich zukünftig streng an diese Verfügung zu halten.

131 V 9 Lgr vom 26. Oktober 1950

Mgd 10**Betr.: Weitergeltung des Erstattungsgesetzes**

Der Herr Minister der Justiz der DDR hat mit Verfügung vom 22. November 1949 hinsichtlich der Weitergeltung des Erstattungsgesetzes vom 18. April 1937 dem Justizministerium bei den Landesregierungen folgendes bekanntgegeben:

„An die Landesregierungen — Justizministerium —

Betr.: Weitergeltung des Erstattungsgesetzes

Unsere Rundfrage hinsichtlich der Anwendung des Erstattungsgesetzes hat ergeben, daß das Gesetz ebenso wie bei verschiedenen Haupt- und Zentralverwaltungen auch

in den Ländern — mit Ausnahme von einem — für anwendbar gehalten und angewendet wird, und zwar insbesondere auch außerhalb des Bereichs der Justizverwaltung.
Das Ministerium der Justiz der Deutschen Demokratischen Republik beabsichtigt nicht, zur Frage der Weitergeltung des Erstattungsgesetzes und seiner Durchführungsbestimmungen schon jetzt abschließend Stellung zu nehmen. Es wird aber gegen die vorläufige Weiteranwendung des Gesetzes nebst Durchführungsbestimmungen — natürlich unter Weglassung der wenigen, leicht erkennbaren Vorschriften typisch nazistischer Inhalts — keine Bedenken erheben, da seine Anwendung einem weitempfindenen Bedürfnis zu entsprechen scheint.

Wenn es angewendet wird, kommt aber als Gericht des Nachverfahrens nicht das Verwaltungsgericht, sondern das Arbeitsgericht in Frage. Der Abs. 1 des § 8 des Erstattungsgesetzes vom 18. April 1937 (RGBl I S 461) setzt zwar die Zuständigkeit der Verwaltungsgerichte im Erstattungsverfahren fest; das steht aber nur auf dem Papier. Denn nach § 13 Abs. 2 der ersten Verordnung zur Durchführung und Ergänzung des Erlasses über die Errichtung des Reichsverwaltungsgerichts vom 29. April 1941 (RGBl I S 224) sollte der erwähnte Abs. 1 des § 8 des Gesetzes erst an dem vom Reichsminister des Innern zu bestimmenden Zeitpunkt in Kraft treten. Ein solcher Zeitpunkt ist nicht bestimmt worden. Es bleibt daher weiter bei der Zuständigkeit der allgemeinen Gerichte, und dies sind jetzt, da es Beamtenverhältnisse nicht mehr gibt, lediglich die Arbeitsgerichte.
gez. Fechner“

Zusatz RBD Magdeburg

Nach vorstehender Verfügung ist in Zukunft zu verfahren.
(131 V 1 Ra vom 12. Oktober 1950)

XIV. Kultur und Soziales**Bln 30****Bahnärztlicher Dienst**

Vom 1. November 1950 ab wird der Bahnarztbezirk 13 von dem Rb Arzt Dr med Janetschek, Fürstenwalde-/Spree, Friedrich-Engels-Straße 2, betreut.

Strecken: Wilhelmshagen—Birkenbrück ausschl
Fürstenwalde—Hasenfelde—Dahmsdorf Müncheberg ausschl
Hasenfelde—Dolgelin—Golzow—Wriezen
Fürstenwalde—Petersdorf—Silberberg—Waldschänke
Petersdorf—Beeskow ausschl

(141 BAd Uü vom 12. Oktober 1950)

Bln 31**Bahnärztlicher Dienst**

Vom 1. August 1950 ab wurde der Bahnarztbezirk 7 b dem Rb-Arzt Dr Ernst Schluß, Neuruppin, Wichmannstr 6, zur Betreuung übertragen.

Der Bahnarztbezirk 7 b umfaßt die Strecken:

Neuruppin—Neustadt ausschl
Neuruppin—Paulinenaue ausschl
Neuruppin—Kremmen ausschl
Neuruppin—Herzberg
Löwenberg ausschl—Herzberg—Rheinsberg

An alle in Frage kommenden Stellen

(141 BAd vom 18. Oktober 1950)

An alle beteiligten Stellen

Bln 32**Bahnärztlicher Dienst**

Vom 1. Oktober 1950 ab ist Dr Wilhelm Koch, Müncheberg/Mark, Ernst-Thälmann-Str 102, als Rb-Vertreterarzt für den Bahnarztbezirk 12 eingesetzt worden für die Strecken:

Hoppegarten—Küstrin Altstadt
Fredersdorf—Rüdersdorf
Strausberg—Möllensee Hafen
Dahmsdorf—Müncheberg—Buckow

Der Rb-Vertreterarzt darf nur mit unserer besonderen Genehmigung in Anspruch genommen werden. Auf strengste Einhaltung dieser Anweisung wird hingewiesen.

(141 BAd vom 18. Oktober 1950)

An alle beteiligten Stellen

Bln 33**Bahnärztlicher Dienst**

Sämtliche Stellen des RBD Bezirks Berlin werden hiermit nochmals ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die Sprechstunden des Rb-Augenarztes Dr Weinberg für Untersuchungen der Eisenbahner täglich in der Zeit von 8 bis 11 Uhr in Anspruch zu nehmen sind. Diese vorgeschriebene Zeit ist unbedingt einzuhalten.
Untersuchungen zu einem anderen Zeitpunkt können nicht berücksichtigt werden.

(141 BAd vom 18. Oktober 1950)

An alle Stellen

RESTRICTED**Bahnärztlicher Dienst****Bln 34**

Vom 1. September 1950 ab ist Dr Werner Müller, Frankfurt/Oder, Dresdener Str 32, als Rb-Vertreterarzt für den Bahnarztbezirk 11 eingesetzt worden für die Strecken:

Frankfurt/O—Fürstenberg/O—Direktionsgrenze
Frankfurt/O—Oderbrück einschl
Frankfurt/O—Grunow—Direktionsgrenze
Frankfurt/O—Küstrin—Kietz ausschl
Frankfurt/O—Werbiger Pbf (Nur Büros)
Frankfurt/O Vbf—Berkenbrück
Reichsbahnamt Berlin 7
Lokkolonnen Bw Frankfurt/O Vbf
Eisenbahnausbesserungszug 2

Der Rb-Vertreterarzt darf nur mit besonderer Genehmigung in Anspruch genommen werden. Auf strengste Einhaltung dieser Anweisung wird hingewiesen.

(141 Bäd vom 18. Oktober 1950)

An alle beteiligten Stellen

Bahnärztlicher Dienst**Bln 35**

Vom 1. Oktober 1950 ab ist Dr Anton Meger, Berlin-Hohenschönhausen, Berliner Str 139, als Rb-Vertreterarzt für den Bahnarztbezirk 1 eingesetzt worden für die Strecken:

Bln-Wriezener Bf—Lichtenberg—Friedrichsfelde—Werneuchen
Bln-Ostgüter Bf—Lichtenberg Friedrichsfelde—Neuenhagen ausschl.
Ostkreuz—Mahlsdorf
Bln-Rummelsburg ausschl—Stalinallee (Fst)
Bln-Lichtenberg—Stalinallee (Fst)
Warschauer Str ausschl—Stalinallee (Okn)
Ostkreuz—Osthafen
Bln Treptower Park—Ostkreuz—Schönhauser Allee
Wendenheide ausschl—Wartenberg ausschl (Güteraußenring)
Verbindungsgleis: Eichgestell—Ostendgestell
Eichgestell—Stadtforst

Reichsbahnausbesserungswerk Bln Warschauer Str Fernmeldemeisterei 2

Der Rb-Vertreterarzt darf nur mit unserer besonderen Genehmigung in Anspruch genommen werden. Auf strengste Einhaltung dieser Anordnung wird hingewiesen.

(141 Bäd vom 18. Oktober 1950)

An alle beteiligten Stellen

Bahnärztlicher Dienst**Bln 36**

Vom 1. November 1950 ab ist Dr Herbert Müller, Belzig, Puschkinstr, als Reichsbahnarzt für den Bahnarztbezirk 9 eingesetzt worden für die Strecken:

Drewitz—Wiesenburg
Wildpark ausschl Treuenbrietzen—Jüterbog Altes Lg ausschl
Seddin—Beelitz Stadt
Michendorf—Großbeeren ausschl
Ferch Lienewitz—Seddin—Beelitz Heilstätten

(141 Bäd vom 20. Oktober 1950)

An alle in Frage kommenden Stellen

Bahnärztlicher Dienst**Bln 37**

Ab 4. November 1950 wird im Zentralinstitut für den bahnärztlichen Dienst, Berlin W 8, Leipziger Straße 125, eine Behandlungsstelle für Augenkrankheiten eingerichtet.

Die Sprechzeiten der Augenärztin sind dienstags von 2 bis 17 Uhr und sonnabends von 9 bis 12 Uhr. Die Behandlung erfolgt nur gegen Vorlage des Krankenscheines.

Die Rb-ärztlichen Begutachtungen werden hierdurch nicht berührt, sie werden weiterhin durch die Rb-Augenärzte Dr Weinberg und Dr Tschoepe durchgeführt.

(141 Bäd vom 26. Oktober 1950)

An alle Stellen

Arbeitsschutz; Neufassung der UVV Teil I § 8 (2) Dre 19

— Verfügung der Generaldirektion Reichsbahn vom 16. Oktober 1950, 143 — K 16 — 1323/50 —

In letzter Zeit haben sich zwei Unfälle ereignet, bei denen ein Verunglückter den Tod fand und der andere Beschäftigte schwere körperliche Schäden erlitt. Diese Unfälle sind darauf zurückzuführen, daß die Beschäftigten ohne Wissen des Aufsichtsführenden das Gleis betreten, um es von herumliegendem Papier und sonstigem Unrat zu säubern.

In beiden Fällen wurden sie von einem Probe-S-Bahnzug erfaßt. Um weiterhin derartige Unfälle zu verhindern, wird § 8 (2) Teil I der UVV erweitert und erhält folgende Neufassung:

„(2) Bei allen Arbeiten im Gleise ist auf das Herannahen von Zügen, Rangierabteilungen, auf ablaufende

Wagen usw zu achten. Beschäftigte, die mit Säuberungs- oder ähnlichen Arbeiten betraut werden, haben sich vor Inangriffnahme ihrer Arbeiten beim Aufsichtsführenden zu melden, damit dieser während der Arbeiten die Aufgabe eines Sicherungspostens übernehmen kann.“

Die Änderung ist in der Dienstvorschrift handschriftlich durchzuführen.

(141 K 3 Usu vom 26. Oktober 1950)

Dre 20**Arbeitsschutz; Frauennarbeit (Beschäftigung von Frauen bei Entrostungsarbeiten und Entfernung bleihaltiger Anstriche) (Vorgang Bekanntmachung 305/50)**

In Ergänzung der Verfügung GDnR 143 — S — 711/50 vom 22. Mai 1950 (veröffentlicht in Bekanntmachung 305/50) teilt die GDnR mit, daß das Ministerium für Arbeit und Gesundheitswesen gestattet hat, Frauen mit dem Entfernen bleihaltiger Anstriche und Entrostungsarbeiten zu beschäftigen. Das Ministerium für Arbeit und Gesundheitswesen hat die Landesarbeitsinspektionen angewiesen, bis zum Erlaß neuer Vorschriften entsprechende Genehmigungen zu erteilen. Es sind also vor der Beschäftigung von Frauen mit den genannten Arbeiten in jedem Falle erst Anträge bei den zuständigen Arbeitsinspektionen zu stellen. Es wird noch besonders darauf hingewiesen daß die Bestimmungen des § 9 (10) der UVV Teil I bei der Beschäftigung mit obigen Arbeiten zu beachten sind. Der letzte Satz des 2. Absatzes des § 9 ist zu streichen und dafür zu setzen:

„Die Untersuchung ist achtwöchentlich zu wiederholen.“
Alle Dienststellen, die mit dem Teil I der UVV ausgestattet worden sind, haben die Änderung handschriftlich vorzunehmen.

Nach Mitteilung des Oberbahnarztes kann jeder Reichsbahnarzt die Untersuchungen vornehmen.

(141 K 4 Uask vom 14. Oktober 1950)

Betr.: Lohnsteuer für Prämien**Erf 7**

Einheitlich mit 10 Prozent sind zu versteuern:

- Arbeitsprämien für Aktivisten und für besondere Leistungen bei Wettbewerben — ab 1. Oktober 1950 —,
- Prämien, die auf Grund des § 23 des Gesetzes der Jugend an die besten Betriebsberufsschüler gezahlt werden — ab 1. Oktober 1950 —,
- Prämien für leitende Angestellte der öffentlichen Verwaltungen — rückwirkend ab 1. Juli 1950 —; dies gilt jedoch nicht für die II. Quartalsprämie 1950, auch wenn sie erst nach dem 1. Juli 1950 gezahlt wurden.

RED Erf 141 K 1 Pagl 250 vom 3. Oktober 1950 an alle Stellen

Mgd 11**Arbeitsschutz; Unfallverhütung (GDR 143 — S — 1241/50)**

Im Bereich des Bfs Mittweida ereignete sich ein Unfall, bei dem sich ein Rangierarbeiter schwere Verletzungen zuzog. Der Verunglückte war mit Rangierarbeiten beschäftigt, dabei trat er auf den Schienenkopf und rutschte infolge Glätte ab. Er kam hierbei mit dem rechten Absatz zwischen Schienenkopf und Aufschlagwinkel einer Gleissperre und konnte sich aus dieser Lage nicht befreien. Er wurde von der Lok erfaßt und schwer verstümmelt.

Dieser Unfall gibt Anlaß, noch einmal auf die UVV Teil I § 8 (S) hinzuweisen, in der gesagt wird, daß beim Überschreiten von Weichen, Zwangsschienen, Drahtleitungen oder Gestängen besondere Vorsicht gegen Sturz oder Hängenbleiben nötig ist. Es ist verboten, auf Weichen- und Backenschienen zu treten.

Um künftig weitere derartige Unfälle nach Möglichkeit zu verhüten, ist diese Verfügung bei allen in Frage kommenden Dienststellen am schwarzen Brett zur Kenntnis zu bringen und auch im Dienstunterricht zu besprechen.

(141 K 6 — Usu vom 13. Oktober 1950)

Arbeitsschutz; Berufskrankheiten**Mgd 12**

(GDR 123 — A 25/303/1750/50)

Nachstehend sind die Erkrankungen aufgeführt, die im Eisenbahnbetrieb auftreten können, in der Sozialversicherung den Betriebsunfällen gleichgestellt sind und als Berufskrankheiten gelten. Auf diese Krankheiten ist, sofern sie vom Arzt bestätigt werden, der § 12 Ziffer 4 und 5 und beim Eintritt einer hierdurch bedingten Erwerbsminderung auch der § 7 Ziffer 14 anzuwenden.

Bei Erwerbsminderungen als Folgen anderer, in der Liste nicht aufgeführter Erkrankungen ist § 7 Ziffer 11 TV maßgebend.

RESTRICTED

1. Erkrankungen durch Blei oder seine Verbindungen
2. Erkrankungen durch Quecksilber oder seine Verbindungen
3. Erkrankungen durch Nitro- und Aminoverbindungen des Benzols, seiner Homologen und deren Abkömmlinge
4. Berufliche Hauterkrankungen, die zum Wechsel des Berufs oder zur Aufgabe der Erwerbsfähigkeit zwingen.
5. Erkrankungen durch Erschütterung bei der Arbeit mit Preßluftwerkzeugen und gleichartig wirkenden Werkzeugen und Maschinen sowie durch Arbeit an Anklöpfmaschinen.
6. Ermüdungsbrüche der Knochen.
7. Erkrankungen der Schleimbeutel (Bursitis) der Gelenke infolge ständigen Druckes oder ständiger Erschütterung der entsprechenden Körperteile.
8. Staublungenerkrankungen (Silikose oder Silikatose) mit objektiv feststellbarer Leistungsminderung von Atmung oder Kreislauf oder in Verbindung mit aktiver Lungentuberkulose.
9. Infektionskrankheiten

Mit Ausnahme von Hauterkrankungen. Diese gelten als Berufskrankheiten nur insoweit, als sie Erscheinungen einer durch Aufnahme der schädigenden Stoffe in den Körper bedingten Allgemeinerkrankung sind.

Krankenhäuser, Heil- und Pflegeanstalten, Entbindungsheime und sonstige Anstalten, die Personen zur Kur und Pflege aufnehmen, ferner Einrichtungen und Tätigkeiten in der öffentlichen und freien Wohlfahrtspflege und im Gesundheitsdienst sowie Laboratorien für naturwissenschaftliche und medizinische Untersuchungen und Versuche.

Tierhaltung und Tierpflege sowie Tätigkeiten, die durch Umgang oder Berührung mit Tieren, mit tierischen Teilen, Erzeugnissen und Abgängen zur Erkrankung Veranlassung geben.

10. Infektiöse Gelbsucht (Leptospirose), Bangsche Krankheit (Brucellose), Milzbrand, Rotz und andere von Tieren auf Menschen übertragbare Krankheiten

(141 — K 6 — Usv)

Arbeitsschutz; (Auszwg GDR 143 — S — 711/50) Mgd 13

Beschäftigung von Frauen bei Entrostungsarbeiten und Entfernung bleihaltiger Anstriche
Soweit die Dienststellen im Besitz der Unfallverhütungsvorschriften (UVV) 132 I, gültig vom 1. Juni 1930 an, Teil I, sind, ist bei § 9 (10) im Anschluß an den 2. Absatz handschriftlich hinzuzufügen:

„Die Untersuchung ist achtwöchentlich zu wiederholen.“

Der § 9 (10) lautet somit wie folgt:

„(10) Beim Entrosten von Fahrzeug- und sonstigen Eisen- teilen mit hand- oder maschinell geführten Werkzeugen sind Schutzbrillen und Atemschützer zu tragen. Arbeiter, die ständig als Entroster beschäftigt werden sollen, müssen vor ihrer Beschäftigung oder erneuten Beschäftigung ärztlich untersucht werden. Als ständig beschäftigter Entroster gilt, wer diese Tätigkeit länger als einen Monat und mit kürzeren als dreimonatigen Unterbrechungen ausübt. Bei der Untersuchung ist die Beschaffenheit von Lunge (Röntgenuntersuchung) und Nase besonders zu berücksichtigen. Mundatmer sollen nicht zum Entrosten herangezogen werden. Die Untersuchung ist achtwöchentlich zu wiederholen.“

Für die Untersuchung von Entrostern kommen nur solche Reichsbahnärzte in Frage, die vom Oberbahnarzt als hierfür geeignet bezeichnet werden. Der Arzt hat den Untersuchungsbefund in eine bei der Reichsbahnstelle vorzuhaltende Karteikarte einzutragen und darin zu vermerken, ob der Untersuchte nach seinem Gesundheitszustand als Entroster beschäftigt werden darf.“

Die DV der Dienststellen, in denen Entroster — insbesondere Frauen — tätig sind, sind für die Durchführung der achtwöchentlich wiederkehrenden Untersuchung der in Frage kommenden Beschäftigten verantwortlich.

Vorherige Anmeldung bei den zuständigen Rb-Ärzten ist erforderlich.

(141 — K 6 — Usu vom 14. Oktober 1950)

Gesundheitsshelfer des FDGB

Mgd 14

Auf Anordnung des Zentralvorstandes der Sozialversicherung vom 12. September 1950 sind ab sofort sämtliche ausgebildeten Gesundheitsshelfer zu erfassen.

Hierzu ist der SVK Eisenbahn, Halle/S., Kirchnerstr 1, bis zum 20. Oktober 1950 eine Meldung mit folgenden Angaben einzureichen:

1. Name, Vorname
2. Wohnung
3. Beschäftigungsstelle
4. Politisch organisiert, wo?
5. Gewerkschaftlich organisiert?

Ferner sind alle Veränderungen der Gesundheitsshelfer, wie Ausscheiden, Wechsel der Beschäftigungsstelle usw, künftig sofort der SVK Eisenbahn zu melden.

Zusatz der RBD Magdeburg:

Es sind alle Beschäftigten zu erfassen, die an einem Lehrgang für die Erste Hilfe teilgenommen haben.

(141 — K 1 — Uis vom 16. Oktober 1950)

Sozialdienst -- Veröff d SVK Eisenbahn

Mgd 15

Siehe: Hl 6, Hl 7, Hl 8 — Nr 2

(141 — K 1 — Uisb vom 28. Oktober 1950)

Arbeitsschutz: Nachtrag in der UVV Teil I § 8 (2) Mgd 16

(GDR 143 — K16 — 1323/50) siehe Dre 19, Nr 2

(141 — K 6 — Usu)

XV. Schulung

Bln 38

Innerbetriebliche Schulung

Berichte und Kontrollen über die innerbetriebliche Schulung haben gezeigt, daß die innerbetriebliche Schulung noch Schwächen und Mängel hat.

Eine der Schwächen der innerbetrieblichen Schulung liegt in der teilweise schlechten Organisation der Zirkel von seiten der Abteilungsleiter, Amtsvorstände, Werkdirektoren usw.

Die Leiter der Dienststellen sind verantwortlich für eine ordentliche Durchführung der innerbetrieblichen Schulung. Die Erfahrung hat aber gezeigt, daß leitende Angestellte der Schulung oftmals fernbleiben. Das ist eine Mißachtung der großen Bedeutung der innerbetrieblichen Schulung gegenüber, die nicht zu vertreten ist.

Wir machen nachdrücklich darauf aufmerksam, daß die Abteilungsleiter, Amtsvorstände, Werkdirektoren usw die Verantwortung dafür tragen, daß in ihrem Zuständigkeitsbereich eine einwandfreie innerbetriebliche Schulung durchgeführt wird. Sie werden bei Nichtdurchführung der innerbetrieblichen Schulung zur Verantwortung gezogen werden. Nicht die Zirkelleiter sind in erster Linie verantwortlich dafür, ob die innerbetriebliche Schulung durchgeführt wird oder nicht, sondern die Abteilungsleiter, Amtsvorstände, Werkdirektoren usw. Die Zirkelleiter haben lediglich die Aufgabe, die Zirkel zu leiten, den Referenten einzuführen, die Diskussion zu leiten, die Anwesenheit der Kollegen zu kontrollieren und über die Schulung sofort an Abteilung XV der RBD zu berichten. Sie arbeiten hierbei eng mit dem zuständigen Dienststellenleiter zusammen.

Die Referentengestaltung in ihrer bisherigen Form aus der Abteilung für die eigene Abteilung ist unzulänglich. Sie wird mit sofortiger Wirkung aufgehoben. An ihre Stelle wird eine von der Abteilung XV gelenkte Referentenvermittlung treten.

Aus den vorhandenen Referenten wird ein Referentenkollektiv gebildet, das je nach den Anforderungen von der Abteilung XV unabhängig von ihrem Arbeitsplatz eingesetzt wird. — Dadurch, daß die Referenten in anderen Abteilungen sprechen, erweitern sie ihren eigenen Horizont, bilden sich weiter, sammeln Erfahrungen und qualifizieren sich für größere Aufgaben.

Die Schulung des Referentenkollektivs findet jeden Freitag von 14.30 bis 16.30 Uhr in der RBD Berlin, Elsasser Str 88, Zimmer 221, statt. Der Referent bekommt dort einen schriftlichen Referentenauftrag, den er dem zuständigen Zirkelleiter auszuhändigen hat, welcher den Berichtsbogen auf der Rückseite ausfüllt und ihn sofort an die Abt XV sendet.

Wir machen ferner alle Organisationen darauf aufmerksam, daß die Zeit der innerbetrieblichen Schulung z Z in der Regel jeden Mittwoch von 15 bis 17 Uhr ist und daß andere Veranstaltungen in dieser Zeit nicht stattfinden dürfen.

Die innerbetriebliche Schulung dient der Qualifizierung der Angestellten der Verwaltungen unserer demokratischen Regierung, um sie zu befähigen, die Anordnungen und Ge-

RESTRICTED

setze schneller und besser als bisher durchzuführen und bilden daher einen wichtigen Faktor zur Erfüllung und Übererfüllung unserer Wirtschaftspläne, die zum Ziel haben, den Frieden zu erhalten und den Lebensstandard wesentlich zu erhöhen.
Wir erwarten also von allen beteiligten Stellen, daß sie der innerbetrieblichen Schulung die ihr gebührende Aufmerksamkeit schenken und sich mit aller Kraft für die geordnete Durchführung der innerbetrieblichen Schulung einsetzen.

(151 PUIS vom 9. Oktober 1950)

XVI. Personal

Abordnung und Versetzung von Personalen **Gwa 25**

Mit Verfg Der Generaldirektor GD (162/1336/50 vom 9. Oktober 1950) wird angeordnet:

Es besteht Veranlassung, die Fachabteilungen der GDR und die Fachabteilungen der RBDen darauf hinzuweisen, daß Abordnungen und Versetzungen von Personal grundsätzlich nur durch die Personalabteilung der GDR bzw durch die Personalabteilungen der RBDen ausgesprochen werden dürfen.

Ferner ist die Personalabteilung in allen personellen Fragen grundsätzlich federführend.

In den einzelnen Fachabteilungen der GDR und RBDen werden laufend Abgeordnete beschäftigt, von deren Arbeitsaufnahme der Personalabteilung keine Mitteilung gemacht worden ist, d. h. die Abordnung wurde durch die Fachabteilungen ausgesprochen.

Dieses Verfahren ist völlig unzulässig und ich ordne deshalb erneut an, daß Abordnungen und Versetzungen nur durch die jeweiligen Personalabteilungen ausgesprochen werden dürfen.

Notwendig werdende Abordnungen oder Versetzungen sind rechtzeitig bei den Personalabteilungen der GDR bzw RBDen zu beantragen, die diese nach Prüfung des Sachverhaltes umgehend einleiten werden.

Zusatz der RBD Greifswald:

Alle Beschäftigten haben künftig nur Abordnungen und Versetzungen zu befolgen, wenn sie von der Personalabteilung ausgesprochen sind. Andere Abordnungen und Versetzungen sind abzulehnen. Jeder Beschäftigte hat von dieser Verfg gegen Namensunterschrift Kenntnis zu nehmen.

(Pr [160] P 1 Pow 2 vom 18. Oktober 1950)

Belobigung

Schw 10

Für die Entdeckung eines Brandes im Heizungskeller des BHL Schwerin und sofortige Verständigung der Feuerwehr, durch die das Feuer im Entstehen bekämpft werden konnte und größerer Schaden vermieden wurde, ist dem Rangiermeister Karl Lange, Bahnhof Schwerin Hbf, eine außerordentliche Belohnung gewährt worden.

Wir sprechen ihm unsere Anerkennung aus.

(Vpr [124] A 16 Pbsch vom 23. Oktober 1950)

Belobigung

Schw 11

Für besondere Aufmerksamkeit zur Verhinderung eines Betriebsunfalles ist dem Lokführer Katschengis, Bw Wittenberge, eine außerordentliche Belohnung gewährt worden.

(Vpr [124] A 16 Pbsch vom 12. Oktober 1950)

XVII. Mitteilungen

Uhren-Reparaturen

Bln 39

Den Beschäftigten der RBD Berlin ist die Möglichkeit gegeben, ihre Uhren zu einem angemessenen Preis durch die Firma Dugena (früher Alpina) reparieren zu lassen. Von den jeweiligen RBA werden die Uhren gesammelt durch Zusammenstellung in eine Liste (mit Durchschrift) aufgeliefert. Annahme der Uhren erfolgt jeden Freitag in der Zeit von 10 bis 12 Uhr im RBD-Gebäude, Elsässer Straße 87, Zimmer 32.

Die Uhr muß mit einem Pappschild versehen sein, auf dem Name, Dienststelle sowie Telefonnummer hervorgeht. (72 SF 46 Smvm vom 9. Oktober 1950)

An alle Stellen

Bln 40

ACHTUNG! Reichsbahn-Sozialwerk, Abt Handwerker-Betriebe

Um den Beschäftigten Gelegenheit zu geben, die Handwerkerbetriebe nach Dienstscluß aufzusuchen, wird die

Herren- und Damen-Maßschneiderei sowie Schuhmacherei, Schöneberger Ufer und die Herren-Maßschneiderei, Näh- und Flickstube und Schuhmacherei im RAW Schöneweide

ab 1. November 1950 jeden Mittwoch bis 18 Uhr geöffnet sein.

Reichsbahn-Sozialwerk, Bez. Berlin

Bekanntmachung der SVK Eisenbahn, Berlin **Bln 41**

Alte Vordrucke der früheren Reichsbahn-Betriebskrankenkasse für Wochenhilfsleistungen, die Angaben über das Mutterschutzgesetz enthalten, dürfen nicht mehr verwendet werden.

Etwa noch vorhandene Bestände sind zu vernichten.

Sozialversicherungskasse Eisenbahn, Berlin

Bekanntmachung der SVK Eisenbahn, Berlin **Bln 42**

1. Barleistungen an anerkannte VdN

Anerkannte VdN erhalten alle Barleistungen der Sozialversicherung mit einem Zuschlag von 50 Prozent der Sätze, die den übrigen Versicherten zustehen.

Während der Heilstätten- oder Krankenhausbehandlung bezieht der VdN daher für seine Familienangehörigen ein Hausgeld in Höhe von 80 Prozent des um 50 Prozent erhöhten Krankengeldes. Hat der VdN keine Familienangehörigen die ihn zum Bezuge von Hausgeld berechtigen, so erhält er ein Taschengeld in Höhe von 50 Prozent des um 50 Prozent erhöhten Krankengeldes.

Beispiel: Der Grundbetrag des VdN beträgt 12,— DM, das Krankengeld beträgt demnach (6,— + 3,— DM =) 9,— DM. Das Hausgeld im Falle der Krankenhaus- oder Heilstättenbehandlung beträgt (80 Prozent von 9,— DM =) 7,20 DM, das Taschengeld (50 Prozent von 9,— DM =) 4,50 DM.

(II/3/5240)

2. Genehmigung von ärztlichen Verordnungen

Zur Behebung von Zweifeln wird darauf hingewiesen, daß die Reichsbahnstellen nach wie vor ermächtigt sind, die ärztlichen Verordnungen über nachstehend genannte Heilmittel selbst zu genehmigen:

- Medizinische Bäder (nicht Glühlicht-Heißluftbäder), z B Sol-, Schwefel-, Lohtannin-, Teer-, Moor-, Salumin-, Jodbäder usw. Ausgenommen sind Fichtennadelbäder, die im allgemeinen keinen medizinischen Heilwert haben.
- Schlamm-packungen (Moor-, Fango- und andere Pakkungen);
- Massagen, auch in Verbindung mit medizinischen Bädern;
- Brunnenwässer;
- Bruchbänder;
- Brillen und sonstige Heilmittel.

Bäder, Massagen und Brunnenwässer dürfen durch die Reichsbahnstellen höchstens bis zu 15 Stück innerhalb eines Krankheitsfalles genehmigt werden. Wird diese Grenze überschritten, so ist die Verordnung mit entsprechender Begründung der SVK zur Genehmigung vorzulegen. Über die von den Reichsbahnstellen genehmigten Heilmittel führen die genehmigenden Stellen Aufschreibungen in einfacher Form.

Bei der Genehmigung von Heilmittelverordnungen ist folgender Genehmigungsvermerk auf der ärztlichen Verordnung anzubringen:

„Genehmigt zu Kassensätzen für zugelassene Lieferanten

Sozialversicherungskasse Eisenbahn, Berlin

Im Auftrage

....., den

(Dienststempel)

.....
(Dienststelle)

.....
(Unterschrift)“

Stempel, die andere Vermerke tragen, insbesondere Stempel mit dem Aufdruck „Reichsbahn-Betriebskrankenkasse“ dürfen nicht benutzt werden.

Bei der Genehmigung von Heilmittelverordnungen ist darauf zu achten, daß nur Verordnungen genehmigt werden dürfen, die vom verordnenden Arzt eigenhändig unterschrieben sind.

Von den Reichsbahnstellen dürfen nicht genehmigt werden:

- Verordnungen über ärztliche Sachleistungen (physikalische Behandlungen). Derartige Verordnungen müssen, soweit die Behandlung nicht von einem Kassenarzt, in Ambulatorien oder Polikliniken auf Krankenschein ausgeführt werden und daher nicht genehmigungspflichtig sind, auf schnellstem Wege der SVK zur Genehmigung vorgelegt werden.

RESTRICTED

RESTRICTED

Zu diesen ärztlichen Sachleistungen gehören:
Röntgen- und Radiumbestrahlungen, Glühlicht- (Heißluft-) Bäder, Diathermiebehandlungen, Galvanisationen, Höhensonnenbestrahlungen, Soiluxbestrahlungen, Rot- und Blaulichtbestrahlungen, Hochfrequenzbestrahlungen, Quarzlampe- und Quecksilberdampflampenbestrahlungen, wenn diese Sachleistungen nicht durch Kassenärzte, Ambulatorien oder Polikliniken, sondern durch Krankenhäuser ohne Ambulanz, durch Institute oder sonstige Heilpersonen ausgeführt werden sollen.

- b) Verordnungen über elektrische Heizkissen. Diese Verordnungen müssen in jedem Falle der SVK zur Genehmigung vorgelegt werden.

Die Bekanntmachungen im Bekanntmachungsblatt der RBD Berlin Nr 18/50, lfd Nr 169, Ziff 2; Nr 28/49, lfd Nr 354, Ziff 1; Nr 19/49, lfd Nr 205, Ziff 2 und Nr 9/48, lfd Nr 129, Ziff 1 werden hiermit aufgehoben.
(II/3/523)

3. Sterbeurkunden

Es liegt Veranlassung vor, darauf hinzuweisen, daß Sterbegeld nur gezahlt werden darf, wenn die für Zwecke der Sozialversicherung gültige gebührenfreie Sterbeurkunde, die nur einmal erteilt wird, vorliegt. Um Doppelzahlungen von Sterbegeld aus der Sozialversicherung auszuschließen, dürfen gebührenpflichtig ausgestellte Sterbeurkunden nicht anerkannt werden.
(II/3/528)

4. Unterstützungsberechtigte Familienangehörige

Als unterstützungsberechtigte Familienangehörige gelten:

- der Ehegatte oder statt dessen der mit dem Versicherten (der Versicherten) zusammenlebende Lebenskamerad;
- Kinder bis zur Vollendung des 15. Lebensjahres oder bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres, wenn sie ständig eine Schule oder Berufsschule besuchen;
- andere unterhaltsberechtigten Familienangehörige, die mit dem Versicherten in häuslicher Gemeinschaft leben und keinen Anspruch aus eigener Versicherung haben.

Als Kinder gelten:

- die ehelichen, für ehelich erklärten oder an Kindesstat: angenommenen Kinder;
 - die unehelichen Kinder eines männlichen Versicherten, wenn seine Vaterschaft festgestellt ist;
 - die unehelichen Kinder einer Versicherten;
 - die Stiefkinder und Enkel, wenn sie vor Eintritt des Versicherungsfalles von dem Versicherten überwiegend unterhalten worden sind;
 - die von dem Versicherten in seinem Haushalt unentgeltlich gepflegten Pflegekinder.
- Zu 4. und 5.: Anträge auf Mitversicherung dieser Kinder sind mit den amtlichen Unterlagen vor Inanspruchnahme von Leistungen der SVK zur Genehmigung vorzulegen.

Zu den anderen unterhaltsberechtigten Familienangehörigen (Buchstabe c), denen die Leistungen der Familienhilfe zu gewähren sind, zählen die Eltern, die Großeltern sowie Kinder nach Vollendung des 15. bzw des 18. Lebensjahres, die mit dem Versicherten in häuslicher Gemeinschaft leben und nicht selbst versichert sind. Anträge auf Mitversicherung dieser unterhaltsberechtigten Familienangehörigen sind von den Versicherten unter Beifügung einer amtlichen Bescheinigung darüber, daß sie mit dem Versicherten in häuslicher Gemeinschaft leben und keinerlei Unterstützung beziehen, also nicht selbst versichert sind, von Inanspruchnahme der Leistungen an die SVK zur Genehmigung einzusenden.

Familienangehörige, bei denen die Voraussetzungen für die Mitversicherung nicht erfüllt sind, können sich bei der örtlich zuständigen Sozialversicherungskasse freiwillig versichern.

Wegen des Antrages auf Mitversicherung von Lebenskameraden wird auf die Bekanntmachung der SVK im Bekanntmachungsblatt der RBD Berlin Nr 18/50, lfd Nr 169, Ziff 5 verwiesen.
(II/3/5268)

5. Meldung des Krankenbesuchers wegen Übertretung der Krankenordnung

Auf den den Reichsbahnstellen zugehenden Meldungen des Krankenbesuchers über Verstöße gegen die Krankenordnung ist künftig neben der Stellungnahme des Dienstvorstandes zu der Erklärung des Versicherten auch die Stellungnahme des Bevollmächtigten der Sozialversicherung erforderlich. Die Meldungen sind daher vor der Weiterleitung an die SVK in jedem Falle dem Bevollmächtigten der Sozialversicherung zur Stellungnahme zuzuleiten.
(II/3/560)

6. Leistungsvergütungen und Prämien als Entgelt im Sinne der Sozialversicherung

Der Tarifvertrag für die Beschäftigten der Deutschen Reichsbahn in der DDR sieht im § 10 folgendes vor:

- Für besondere Leistungen, die die Arbeitsproduktivität, Wirtschaftlichkeit und die Rentabilität steigern, sowie als Anerkennung für die qualitative Ausbildung von Nachwuchskräften und für die Förderung befähigter Arbeiter und Angestellter in ihrer beruflichen Qualifikation, erhalten die Beschäftigten Leistungsvergütungen oder Prämien nach den zwischen den Vertragsparteien abzuschließenden Vereinbarungen, die Bestandteil des Tarifvertrages werden.
- Solche Vereinbarungen sind insbesondere abzuschließen über:
 - Kilometergeld,
 - Zugförderungsgeld,
 - Lokerhaltungsgeld,
 - Betriebsstoffersparnisprämie,
 - Achskilometergeld,
 - Kontrollvergütung,
 - Rangierprämie für Zugbildung und Zerlegung,
 - Leistungsvergütung für Arbeitsabnehmer,
 - Prämien für die Ausbildung von Nachwuchskräften und Qualifizierung befähigter Beschäftigter,
 - Leistungsvergütung für Zeitlohnarbeiten, die im unmittelbaren Zusammenhang mit Leistungslohnarbeiten zu verrichten sind.

Hieraus ergibt sich, daß die aufgeführten Leistungsvergütungen und Prämien sämtlich als Entgelt im Sinne der Sozialversicherung anzusehen und bei der Beitragsberechnung zu berücksichtigen sind.
(II/3/41)

7. Verzeichnis der Beratungsärzte

In dem mit Sonderamtsblatt der RBD Berlin Nr 8/50 vom 5. April 1950 bekanntgegebenen Verzeichnis der Beratungsärzte sind folgende Ärzte nachzutragen:

Hinter Dr Mainka, RAW Grunewald:
Dr Götz, Berlin-Johannisthal, Sternendamm 9, werktäglich 17 bis 19 Uhr, außer Sonnabend;
hinter Dr Grammatè, Berlin N 54:
Dr Wienecke, Berlin SW 29, Bergmannstr 103, werktäglich 16 bis 17 Uhr, außer Sonnabend;
hinter Dr Weinberg, Falkensee:
Frau Dr Elisabeth Werth, Falkensee, Am tiefen Grund 2, werktäglich 17 bis 19 Uhr, außer Sonnabend.

8. Eintragung der versicherungspflichtigen Arbeitsentgelte im Versichertenausweis

Die Prüfungen der Versichertenunterlagen durch unsere Innenrevisoren haben gezeigt, daß die Eintragungen in die Versichertenausweise nicht einheitlich und nicht richtig vorgenommen werden. Die Dienststellen, bei denen die Versichertenausweise aufbewahrt werden, haben die Eintragungen jährlich wie folgt vorzunehmen:

- das Jahresabschlußdatum,
- das versicherungspflichtige Gesamtarbeitsentgelt und
- die Krankheits- (Arbeitsunfähigkeits-) Tage (ausgenommen diejenigen, an denen das Arbeitsentgelt weitergezahlt wurde und somit Beiträge in Abzug gebracht worden sind).

Alle Arbeitsentgelte, die der Versicherungspflicht nicht unterliegen, sind nicht mit einzutragen. Aus nachstehendem Muster ist zu ersehen, wie die Eintragungen in den Versichertenausweis zu erfolgen haben:

Beschäftigungszeit vom	bis	Arbeitsverdienst usw. (stehe Vordruck d. VA) DM	Firmenstempel	
			Dpf	Unterschrift
1. 1.	1949 31. 12.	zweitausendachthundertdrei 2 803,—	00	
kr. 17 Tage				

Die Eintragungen für die vorhergehenden Jahre ab Mai 1945 müssen ebenfalls so vorgenommen sein. Für die Zeit vor Mai 1945 genügt, falls die versicherungspflichtigen Arbeitsentgelte nicht genau nachgewiesen werden können, die Eintragung der Beschäftigungsart, wie Schlosser, Hilfsdreher, Türschließer, Hilfsbetriebsassistent, Obersekretär und die einzelnen Beförderungen unter Angabe der Beschäftigungszeiten.

Die Jahresabschlußeintragungen in die Versichertenausweise haben sorgfältig zu erfolgen, damit die Versicherten bei späteren Rentenanspruchstellungen keine Nachteile haben. Diese Arbeiten müssen sofort nach Jahresende ausgeführt werden.

RESTRICTED

Der Versicherten ausweis verbleibt während der Beschäftigungszeit des Versicherten bei der Dienststelle und ist nur beim Ausscheiden des Beschäftigten diesem mit sämtlichen Eintragungen bis zum Tage des Ausscheidens auszuhändigen. Bei Versetzungen des Versicherten ist der Versicherten ausweis nach Eintragung des Gesamtentgelts für das laufende Jahr bis zum Tage der Versetzung mit den Personalpapieren mitzugeben.

Die Sozialbevollmächtigten haben sich durch Kontrollen über die Durchführung dieser Anordnung von Zeit zu Zeit zu überzeugen.

Vorstehende Bekanntmachung ist den Bevollmächtigten der Sozialversicherung und den Sachbearbeitern bei den Reichsbahnstellen gegen Namensunterschrift bekanntzugeben.
(II/1,3/152)

Bln 43

Anspruchs- und Leistungsnachweis für Rentenempfänger
Die Kontrolle über die an Rentenempfänger ausgegebenen Krankenscheine und über die diesen Anspruchsberechtigten und ihren anspruchsberechtigten Familienangehörigen bewilligten Heilmittel konnte bei dem gegenwärtigen Verfahren nur unzulänglich durchgeführt werden, weil es den Rentenempfängern überlassen ist, bei welcher Reichsbahnstelle sie ihre Leistungsansprüche geltend machen. Die Zunahme der Leistungsfälle macht jedoch eine einwandfreie Überwachung aller ausgegebenen Krankenscheine sowie der bewilligten Heilmittel erforderlich. Zu diesem Zwecke ist ein besonderer Anspruchs- und Leistungsnachweis nach folgendem Muster eingeführt worden:

SVK Eisenbahn Berlin Renten-Nr.
Anspruchs- und Leistungsnachweis
Familienname Vorname
geb. am Wohnung
Familienstand

Dieser Nachweis ist bei Anträgen jeder Art auf Kassenleistungen vorzulegen. Er gilt längstens bis und ist bei Wegfall der Rente an die Kasse zurückzugeben.

Krankenscheine wurden ausgestellt			Heilmittel wurden bewilligt		
am	für		am	für	
	Versicherten (V) Ehefrau (E) Lebenskamerad (L)	Kind (Name)	Sonstige Angehör. (Verwandtschaftsverhältnis)		Versicherten (V) Ehefrau (E) Lebenskamerad (L) Kind (Name) Sonst. Angehörige (Verwandtschaftsverhältnis)

Dieser Nachweis ist allen anspruchsberechtigten Rentenempfängern von der SVKE ausgehändigt worden. Er dient den Rentenempfängern als Ausweis für die Anspruchsberechtigung und ist bei allen Leistungsanträgen vorzulegen. In den Nachweis sind alle ausgegebenen Krankenscheine und die bewilligten Heilmittel von den in Anspruch genommenen Stellen (Reichsbahnstellen oder SVKE) einzutragen.

Die Nachweise sind für alle Personen ausgestellt worden, die eine Invaliden- oder Altersrente, eine Witwen- oder eine Waisenrente aus der SVKE beziehen.

Empfänger einer Witwenrente, deren Rente aus der SVKE wegen Bezugs einer höheren Rente aus der eigenen Versicherung von der Versicherungsanstalt Berlin um die Hälfte gekürzt worden ist, und Rentenempfänger, die je eine Invaliden- oder Altersrente von der Versicherungsanstalt Berlin und von der SVKE beziehen und deren Rente von der Versicherungsanstalt Berlin die höhere ist, haben den Nachweis nicht erhalten, weil diese Rentenempfänger Leistungsansprüche nur gegen die Versicherungsanstalt Berlin haben.

Mit Wirkung vom 15. November 1950 ab dürfen Leistungen an Rentenempfänger (Krankenscheine, Bewilligung von Heilmitteln usw.) nur dann gewährt werden, wenn der Anspruchs- und Leistungsnachweis vorgelegt wird. Dabei ist zu beachten, daß je ein besonderer Nachweis für jeden Invaliden-, Alters- und Witwenrentenempfänger sowie für jede Waise, für die eine Waisenrente von der SVKE gezahlt wird, ausgegeben worden ist.

Da bei der Ausfertigung der Nachweise einwandfreie Unterlagen über den Familienstand (verheiratet, Lebenskamerad, anspruchsberechtigte Kinder) nicht vorlagen, ist der Nachweis durch die Reichsbahnstellen zu ergänzen.

Der Nachweis gilt zunächst bis auf weiteres. Ist der Raum für die Eintragungen aufgebraucht, so müssen die Rentner angehalten werden, unter Rückgabe des Nachweises rechtzeitig die Ausfertigung eines neuen Nachweises bei der SVKE zu beantragen.
(II/3/560)

Vorstehende Bekanntmachung ist den Bevollmächtigten der Sozialversicherung und den Sachbearbeitern bei den Reichsbahnstellen gegen Namensunterschrift bekanntzugeben.

Bekanntmachung

Gwa 26

Hiermit laden wir die am 20. Dezember 1947 gewählten Vertreter zu der am 8. Dezember 1950, um 17 Uhr, stattfindenden außerordentlichen Generalversammlung ein.

Versammlungslokal: Haus der Kultur, Greifswald, Mühlentor 3.

Tagesordnung

1. Begrüßung und Eröffnung durch den Vorsitzenden des Aufsichtsrats,
2. Bericht des Vorstandes über den bisherigen Geschäftsverlauf,
3. Bericht des Prüfungsausschusses des Aufsichtsrats,
4. Vorlage des Prüfungsberichtes der Zentrale der Reichsbahnparkassen,
5. Satzungsänderungen,
6. Ergänzungswahlen zum Aufsichtsrat.

Nach § 19 der Satzung kann jedes Mitglied Anträge an die Generalversammlung stellen. Sie müssen an den unterzeichneten Vorstand schriftlich eingereicht und begründet werden und mindestens drei Tage vor der Generalversammlung bei dem Vorstand eingegangen sein.

Die seinerzeit an die gewählten Vertreter erteilten Ausweise sind mitzubringen und vorzuzeigen. Vertreter, die nicht in Greifswald wohnen und an der Generalversammlung teilnehmen, erhalten gem. Verfügung der RBD Freifahrt.

Greifswald, den 1. November 1950

Der Vorstand
der Reichsbahnparkasse Greifswald eGmbH,
Greifswald
Range Appelhagen

Betr.: Heil- und Kurfürsorge

HI 5

Die Amtsblattverfügung Halle Nr 87/48 und die Amtsblattverfügung Magdeburg Nr 208/48 werden hiermit in Erinnerung gebracht, wonach für erholungsbedürftige Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren für das Kinderheim der Kuranstalt in Bernburg wieder Kuranträge laufend gestellt werden können. Das gleiche gilt für das Bettwärterheim in Elend/Harz.

Eine Verschickung durch die SVK Eisenbahn Halle/Saale bzw. SVA in Magdeburg an die Ostsee ist nicht möglich.

In jedem Kurantrage, gleich welcher Art, ist ein Vermerk über den Zustand des Gebisses und der Tonsillen erforderlich. Bei Kuranträgen für Kinder darf das Ergebnis des Nasen-Rachen-Abstriches und der Vermerk nicht fehlen, daß in den letzten sechs Wochen keine ansteckenden Krankheiten in der Familie oder näheren Umgebung vorgekommen sind.

In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, daß bei jedem Heilverfahrensantrag für Versicherte der Betriebsbevollmächtigte beteiligt werden muß. Die Betriebsbevollmächtigten prüfen die Anträge und kennzeichnen das Ergebnis ihrer Prüfung durch Angaben des Dringlichkeitsgrades (sehr dringend, dringend oder erwünscht).

Des weiteren genügt nicht die Angabe „Deutsche Reichsbahn“ als Arbeitgeber, sondern es ist die Bezeichnung der Dienststelle erforderlich.

(RBD Halle, SVK Eisenbahn II/VIII — Ruf 1621)

Betr.: Wochenbettpackungen

HI 6

Die uns von den Hebammen zur Bezahlung vorgelegten Rechnungen enthalten in zahlreichen Fällen Beträge für Wochenbettpackungen bzw. Desinfektionsmittel. In vielen Fällen werden uns auch Rechnungen von Apotheken für entnommene Wochenbettpackungen zugesandt. Wir haben in der AV 212/50 bekanntgegeben, daß solche Packungen von der Sozialversicherung beschafft und durch die örtlichen Sozialversicherungskassen in Sachsen-Anhalt, in deren Bezirk die Versicherten wohnen, auch an die Ver-

RESTRICTED

RESTRICTED

sicherten der SVK Eisenbahn ausgegeben werden. Die Betriebsbevollmächtigten und die SVK-Sachbearbeiter wollen nunmehr dafür sorgen, daß diese Anordnung von den Versicherten künftig unbedingt beachtet wird.

Das Vorstehende ist nur gültig für die RBD-Bezirke Halle und Magdeburg.

(RBD Halle, SVK Eisenbahn II/VIII — Ruf 1621)

HI 7

Betr.: Arzneien aus der Westzone oder dem Westsektor Berlins

Nach einer Weisung der SVA Sachsen-Anhalt können künftig Arzneien und Heilmittel, die aus der Westzone oder dem Westsektor Berlins beschafft worden sind, nur dann erstattet werden, wenn der behandelnde Arzt bescheinigt hat, daß das verordnete Mittel oder ein gleichwertiges in der DDR nicht zur Verfügung stand. Diese Angabe muß außerdem noch von einem Amtsarzt bestätigt

sein. Die Erstattung erfolgt im Verhältnis 1 : 1. Nur, wenn aus der Verordnung hervorgeht, daß Lebens- oder Erblindungsgefahr bestand, können die tatsächlich entstandenen Kosten erstattet werden.

Das Vorstehende ist nur gültig für die RBD-Bezirke Halle und Magdeburg.

(RBD Halle, SVK Eisenbahn II/VIII — Ruf 1621)

Betr.: Barleistungen an anerkannte VdN

HI 8

Nach einer neueren Anweisung der SVA Sachsen-Anhalt sind die Ausführungen in der AV 414/50 hinfällig geworden. Bei der Zahlung von Barleistungen an anerkannte VdN gilt nach wie vor der in der AV 163/50 gegebene Hinweis.

Das Vorstehende ist nur gültig für die RBD-Bezirke Halle und Magdeburg.

(RBD Halle, SVK Eisenbahn II/VIII — Ruf 1621)

GUTE BEISPIELE

Schlesischer Bahnhof vorfristig fertig

Zu Ehren des Geburtstages von J. W. Stalin, des Freundes der Werktätigen in aller Welt, werden sämtliche Arbeiten zur Wiederherstellung des Schlesischen Bahnhofs bis zum 21. Dezember vorfristig fertiggestellt.

(Nacht-Express, 24. Oktober)

Rekordleistung auf dem Güter-Außenring

Drei Berliner Eisenbahner haben alle bisher erreichten Normen innerhalb der Reichsbahndirektion Berlin überboten, indem sie am Freitag einen Schwerlastzug von 2978 t von Lübbenau über den Güteraußenring nach Oranienburg fuhren. Fachleute hatten bezweifelt, daß ein derartiger Schwerlastzug überhaupt auf dem Außenring gefahren werden kann.

(Neue Zeit, 22. Oktober)

Schnelldrehkurse in Wismar

Wismar. Die Ingenieurschule Wismar führt gemeinsam mit der Schiffsreparaturwerft Wismar ab 1. Dezember Schnelldrehkurse durch, an der auch auswärtige Facharbeiter teilnehmen können. Jeder Lehrgang besteht aus 8 Doppelstunden.

(ND, 2. November)

30 Lokomotiven eingespart

Magdeburg. Durch das Fahren von Schwerlastzügen wurden im Reichsbahndirektionsbezirk Magdeburg im Oktober dieses Jahres gegenüber Oktober 1949 30 Lokomotiven weniger eingesetzt. Es wurden dabei 6000 Tonnen Kohle und 120 Liter Öl eingespart.

(ND, 2. November)

NOCHEINIGE WORTE ZUR KLÄRUNG

— — — Geht nicht, geht nicht, sagen kluge Leute — — Dieses Wort „geht nicht“ hat die Redaktion nach Herausgabe der Nr. 1 von vielen Seiten gehört. Anschließend wurde dann der Wunsch geäußert, es doch bei dem alten System zu lassen.

Es ist verständlich, daß ein eingespielter Modus viel einfacher zu verdauen ist als eine Neuerung. Will man es aber beim alten System belassen, dann gibt es natürlich keine Aufwärtsentwicklung.

Wir wollen also vorwärts durch die Erfüllung der Pläne zur Verbesserung unseres Lebensstandards. Also müssen wir den Weg gehen, welcher zur Verbesserung führt. Dabei wird es aber noch viele Schwierigkeiten zu überwinden geben. An der Überwindung dieser Schwierigkeiten mitzuhelfen ist demnach ernsteste Angelegenheit aller Mitarbeiter an unserem Mitteilungsblatt.

Eine Sitzung der Mitarbeiter aus den Fachabteilungen der GDnR hat schon einige Anregungen gegeben. Es soll versucht werden, das Mitteilungsblatt kurzfristiger herauszugeben. Weiter sollen die Abteilungen klarer gekennzeichnet sein und die Bezeichnungen der RBDen und die lfd. Nr. rechts über der Verfügung stehen. Die Fußnote jeder Verfügung oder Bekanntmachung soll die herausgebende Abteilung resp. Dienststelle klarer bezeichnen.

Eine noch nicht vollkommen geklärte Frage ist die Notwendigkeit der Verfügung im Mitteilungsblatt. Wenn eine RBD also eine für alle Stellen unbedeutende Verfügung herausgibt, die nur eine oder einige kleine Dienststellen betrifft und nicht grundsätzlicher Art ist, braucht sie im Mitteilungsblatt nicht veröffentlicht zu werden. Alle anderen Verfügungen sollen erscheinen.

Wir wollen nach Möglichkeit erreichen, unter Berücksichtigung der Eigenarten in den einzelnen RBDen ein System der Verfügungen herauszuarbeiten, das für die Zukunft Überschreitungen und das bekannte „Gegeneinander“ ausmerzt. Und nun alle ans Werk!

NOCH EINMAL WIEDERHOLEN!

Betr.: Die Zeitschrift „Der Verkehr“

Mehrere Dienststellen haben die Belieferung mit Dienstexemplaren der Zeitschrift „Der Verkehr“ so aufgefaßt, als handele es sich dabei um Ersatz für die persönlich abonnierten Exemplare. Diese Dienststellen haben die Ausfüllung der Bestelllisten von sich aus vertagt bis zu dem Termin, an dem es vielleicht einmal keine Dienstexemplare mehr gibt. Das war vollkommen falsch verstanden. Die Verfügung 134—2 291/50 vom 25. September 1950 behandelt diese beiden Fragen vollkommen getrennt voneinander. Also: Die Bestellungen auf Privatabonnements sind zu verstärken; denn es ist das Organ des Verkehrswesens — und Dienstexemplare sind kein Privateigentum.

DER VERTEILERSCHLÜSSEL

Die RBDen beliefern weiter alle im Bereich der RBD liegenden Stellen, welche bisher Bekanntmachungsblätter der RBDen erhalten haben.

Über die Belieferung der RAW sind Einzelabkommen getroffen worden. Die RBDen Berlin, Dresden, Magdeburg, Schwerin beliefern die in ihrem Bezirk liegenden RAW selbst. Alle anderen RAW werden von der GDnR beliefert. Entscheidung über Austauschexemplare noch nicht geklärt, bitte Anweisung abwarten.

Pressestelle GDnR

RESTRICTED**Anlage zum Mitteilungsblatt Nr. 2**

Preis: 0,10 DM

FINANZPLAN 1951**A. Einleitung**

Die Deutsche Reichsbahn hat erstmalig für das Jahr 1951 einen Finanzplan aufgestellt. Sie war dazu in zweifacher Hinsicht verpflichtet:

1. Im Gesetz über den Haushaltplan der Deutschen Demokratischen Republik vom 22. Februar 1950 war festgelegt worden, daß die Deutsche Reichsbahn ab 1951 Finanzpläne aufzustellen hat.
2. Die fortschrittlichen Eisenbahner aller Betriebszweige, die Aktivisten in den Werkstätten und auf den Bahnhöfen, die Kollegen der 500er Loks und der Qualitätsbrigaden, sie alle fordern, daß sie das Ergebnis aus der Steigerung der Arbeitsproduktivität, daß sie den Grad der Rentabilität des Betriebes, daß sie das von ihnen geschaffene Mehrprodukt, daß sie mit einem Wort das Ergebnis ihrer Arbeit sehen können — und nicht nur sehen können, sondern auch teilhaben können an ihren Erfolgen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Deutschen Reichsbahn.

Sichtbaren Ausdruck finden diese Ergebnisse nur in der Mark der Deutschen Notenbank und damit im Finanzplan der Deutschen Reichsbahn.

Der Finanzplan wird somit zu einem entscheidenden Mittel zur Erfüllung der großen Aufgaben, die der Deutschen Reichsbahn im Fünfjahrplan gestellt sind. Er ist damit gleichzeitig eine nicht zu unterschätzende Waffe im Kampf um die Erhaltung des Friedens und die Schaffung eines einheitlichen, friedlichen und demokratischen Deutschland.

Der Finanzplan ist nicht Angelegenheit weniger Finanzspezialisten der Deutschen Reichsbahn. Er muß vielmehr zum Gemeingut aller Eisenbahnerkollegen werden. Nur dann ist seine richtige Aufstellung, Durchführung und Kontrolle gewährleistet.

Es muß aber auch endlich beseitigt werden jenes Mißverhältnis zwischen den Stellen, die die Finanzmittel verwalten und ausgeben und jenen, die sie kontrollieren und lenken. Es wird damit gleichzeitig beseitigt die oft unverantwortliche Sorglosigkeit in der Verwendung von Finanzmitteln und die Verantwortungslosigkeit vieler in leitender Funktion befindlicher Kollegen gegenüber dem ihnen anvertrauten Volkseigentum in Form von Geldern der Deutschen Reichsbahn.

Der erste Finanzplan der Deutschen Reichsbahn zeigt noch Mängel. Einer dieser Mängel ist die nicht genügende Vorbereitung der Planung in den untersten Einheiten und die fast völlig unterbliebene Diskussion in den Dienststellen über den Finanzplan.

Wenn diese entscheidenden Fehler bei der Aufstellung der Finanzpläne für 1952 nicht wiederholt werden sollen, ist es notwendig, daß in der Zwischenzeit bis zu Beginn der Finanzplanung 1952 auch dem letzten Kollegen Wesen und Aufgaben der Finanzpläne, deren Aufstellung, Durchführung und Kontrolle bekannt ge-

worden ist. Eine breite Diskussion über die Finanzpläne in allen Dienststellen ab sofort ist deshalb eine dringende Forderung.

Die nachfolgenden ersten grundlegenden Ausführungen über den Finanzplan der Deutschen Reichsbahn für 1951 sollen deshalb das Verständnis für den Plan erwecken. Weitere Beiträge über Finanzplanung und Finanzkontrolle werden an dieser Stelle folgen.

Aber nicht nur hier finden die Kollegen Einblick in die Finanzplanung der Deutschen Reichsbahn. Die Grundprinzipien der Finanzplanung in der volkseigenen Wirtschaft, die Entwicklung der Finanzplanung und andere richtungweisende Beiträge kann jeder Kollege in der Schriftenreihe „Deutsche Finanzwirtschaft“, die im Verlag „Die Wirtschaft“ erscheint, nachlesen. Das soeben erschienene Sonderheft 8 der Deutschen Finanzwirtschaft beschäftigt sich insbesondere mit der Finanzplanung 1951 und behandelt auch die Finanzplanung der Deutschen Reichsbahn für 1951. Darüber hinaus ist unerlässlich ein dauerndes, intensives Studium der Wochenzeitschrift „Die Wirtschaft“ und des Monatsheftes „Die Arbeit“.

B. Der Finanzplan der Deutschen Reichsbahn

Der Finanzplan hat die Aufgabe, die Beziehungen der Reichsbahn als einen Teil der volkseigenen Wirtschaft zum Staatshaushalt der Deutschen Demokratischen Republik und zur Deutschen Investitionsbank aufzuzeigen. Aus ihm geht hervor, daß zwischen dem Finanzplan der Deutschen Reichsbahn und dem Haushaltplan als finanzieller Basis des Volkswirtschaftsplanes ein untrennbarer Zusammenhang besteht, indem die Reichsbahn ihre Abschreibungen, ihre überschüssigen Umlaufmittel und ihre Gewinne an den Haushalt bzw. die Deutsche Investitionsbank abführt und auf der anderen Seite die zur Erfüllung ihrer im Volkswirtschaftsplan festgelegten Aufgaben notwendigen Mittel für Generalreparaturen, Ersatz- und Neuinvestitionen und die fehlenden Umlaufmittel erhält. Er ist damit ein Teil des Haushaltplanes der Deutschen Demokratischen Republik.

Der Finanzplan drückt wertmäßig, d. h. in Deutscher Mark der Deutschen Notenbank, das aus, was mengenmäßig in den Produktions- oder Leistungsplänen festgelegt ist. Er stellt sicher, daß für die Produktion bzw. die Leistungserstellung die erforderlichen Finanzmittel vorhanden sind und daß kein Mißverhältnis mehr zwischen Menge und Geld besteht, wie es in der Vergangenheit z. B. dann der Fall gewesen ist, wenn Ausgabemittel gekürzt worden sind, ohne daß die Menge der Leistung, für die die Mittel bestimmt waren, ebenfalls eine Kürzung erfuhren.

Der Finanzplan ist nicht ein einzelner Plan, sondern besteht aus verschiedenen Teilplänen, die im Finanzplan-(Deckblatt), dem eigentlichen Finanzplan, zusammengefaßt werden.

RESTRICTED

Die Einzelpläne*), deren Aufgaben und Aufstellungsweise nachstehend im einzelnen erläutert werden, sind:

1. Leistungsplan mit Selbstkostensenkung, Leistungsanalyse und Zusammenstellung der Transportleistungen,
2. Kostenplan mit Personalkostenplan, Materialeinsatzplan, Nachweis der übrigen Selbstkosten, Voranschlag der Verwaltungskosten der Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn,
3. Ergebnisplan mit Aufbereitungsplan zum Ergebnisplan,
4. Liste der zur Deutschen Reichsbahn gehörenden Verkehrsträger und Regiebetriebe,
5. Richtsatzplan,
6. Bestand an eigenen und den eigenen gleichgestellten Mitteln für die Finanzierung der Anlagen und der richtsatzgebundenen Mittel im Jahre 1951,
7. Quartalsweiser Nachweis der durch Kredit zu deckenden Anteile des Richtsatzplan-Bestandes 1951,
8. Anlagenplan,
9. Finanzplan mit Kassenplan.

Bevor die einzelnen Pläne des Finanzplanes aufgestellt werden können, müssen folgende Kontrollziffern und Angaben bekannt sein:

1. Die Transportleistungsaufgabe,
2. der voraussichtliche Einnahmesatz je Personenkilometer und je Tariftonnenkilometer,
3. die Selbstkostensenkungsaufgabe,
4. die Leistungssteigerung,
5. die Amortisationen,
6. die Auflage für Neuinvestitionen.
7. der Anteil der Ersatzinvestitionen und Generalreparaturen an den Amortisationen,
8. sonstige Kontrollziffern des Volkswirtschaftsplanes, wie Reparaturaufgabe usw.

Nummehr werden die Einzelpläne erstellt. Als erster Plan muß der Leistungsplan aufgestellt werden:

Anlage 1, Bl. 1, 2a, 2b

I. Leistungsplan

Der Leistungsplan der Deutschen Reichsbahn entspricht der Produktionsaufgabe der Industrie.

Er enthält: A) Die Transportaufgabe,
B) Die Selbstkostensenkung,
C) Die Leistungsanalyse,
D) Die Zusammenstellung der Transportleistungen.

Die Transportaufgabe ist unterteilt nach:

- I. beauflagte Leistungen,
- II. nicht beauflagte Leistungen.

Zu den beauflagten Leistungen gehören:

- a) der Personen- und Gepäckverkehr,
- b) der S-Bahnverkehr,
- c) der Güterverkehr,
- d) der Dienstgutverkehr.

*) Nicht enthalten im Finanzplan der Deutschen Reichsbahn sind die RAWe, die eigene Finanzpläne aufgestellt haben. Alle nachstehenden Ausführungen beziehen sich deshalb nur auf den „Verkehrsbetrieb Deutsche Reichsbahn“ ohne die RAWe. Im Finanzplan der DR sind lediglich die Kosten für die Reparaturen, die durch die RAWe ausgeführt werden, in einer Summe enthalten.

Zu den nicht beauflagten Leistungen gehört:

- a) die Beförderung von bahneigenen Postwagen,
- b) die Beförderung von posteigenen Postwagen.

Die einzelnen Gruppen innerhalb der beauflagten Leistungen sind entsprechend ihrer Struktur je nach Erfordernissen weiter aufgegliedert worden. So erhält der Personen- und Gepäckverkehr eine Untergliederung in

- Berufsverkehr,
- Normaltarife,
- Einzel-Ermäßigungen.

Der Güterverkehr ist aufgeteilt in

- öffentlichen Verkehr **ohne** Kohle,
- öffentlichen Verkehr **nur** Kohle,
- Besatzungsverkehr.

Der Dienstgutverkehr gliedert sich in

- Dienstgut-Kohle,
- Baudienstgut für Investitionen,
- übriges Dienstgut.

Die Leistungen des Personen-, Gepäck- und S-Bahnverkehrs werden nach Personenkilometern (Pkm) bemessen. (Die Leistungseinheit 1 Pkm stellt das Produkt von 1 Person befördert über die Entfernung 1 km dar.) Die Leistungen des Güterverkehrs und Dienstgutverkehrs werden nach Tariftonnenkilometern (Tarif-tkm) bemessen. (Die Leistungseinheit 1 Tarif-tkm ist das Produkt aus 1 t befördertes Gut multipliziert mit der Tarifentfernung 1 km.)

Die Beförderung von Bahnpostwagen wird nach Achskilometern bemessen. (Die Leistungseinheit 1 Achs-km ist das Produkt von 1 Wagenachse multipliziert mit der Entfernung 1 Betriebs-km.)

Um die verschiedenartigen Leistungseinheiten Personen-km und Tarif-tkm gemeinsam zusammenfassen zu können, wurde für Personen-km und Tarif-tkm je ein Umrechnungsfaktor auf Achs-km geschaffen, so daß es möglich ist, im Leistungsplan die gesamte Transportaufgabe in Achs-km zum Ausdruck zu bringen. Die Transportaufgabe wird im Leistungsplan dargestellt mengen- und wertmäßig nach dem voraussichtlichen Ist für 1950. Diesem voraussichtlichen Ist für 1950 steht sodann gegenüber das Soll für 1951. Aus dem voraussichtlichen mengenmäßigen Transportaufkommen und den dafür erzielten Erträgen des Geschäftsjahres 1950 ergibt sich für die jeweils im Leistungsplan einzeln aufgeführten Verkehrsarten, wie Berufsverkehr, Normaltarife usw., der Durchschnittseinnahmesatz je Leistungseinheit in Dpf. Infolge der Tiefengliederung der einzelnen Verkehre sind die Durchschnittseinnahmesätze verhältnismäßig konstant und weisen nicht jene Schwankungen auf, denen der Gesamteinnahmesatz des Personenverkehrs oder des Güterverkehrs infolge mengenmäßiger Verschiebungen innerhalb dieser Verkehre unterworfen ist. Die Durchschnittssätze je Leistungseinheit können deshalb bei der wertmäßigen Beurteilung der für das Planjahr 1951 vorgesehenen mengenmäßigen Leistung als relativ feststehend angesehen werden. Der oben geschilderte Vorgang, nämlich die Umrechnung der mengenmäßigen Leistung im Planjahr 1951 mit den Durchschnittssätzen je Leistungseinheit, wird in dem Abschnitt „Soll 1951 der Transportaufgabe“ vorgenommen und ergibt die Planwerte der Verkehrsleistungen. Sämtliche Planwerte addiert

RESTRICTED

ergeben die Erträge aus der Transportaufgabe (des Personenverkehrs, des Güterverkehrs und der Beförderungsleistungen für Postwagen) im Jahre 1951.

Im Teil B) des Leistungsplanes „Selbstkostensenkung“ wird die Selbstkostensenkung bzw. -erhöhung im Planjahr 1951 gegenüber dem Jahr 1950 berechnet. Zur Ermittlung der Selbstkostensenkung werden den Gesamtausgaben des Geschäftsjahres 1950, die zur Erstellung der Betriebsleistungen erforderlich sind, die vom Betrieb geleisteten Achs-km, wie sie sich aus dem Teil A) „Transportaufgabe“ des Leistungsplanes ergeben, gegenübergestellt und die Selbstkosten je Achs-km ermittelt. Nunmehr wird die im Geschäftsjahr 1950 voraussichtlich zu erzielende Leistung mit dem im Planjahr 1951 vorgesehenen Einheitssatz je Achs-km multipliziert und ergibt die Kosten, die im Planjahr 1951 entstehen würden, wenn die gleiche Leistung zu vollbringen wäre wie im Geschäftsjahr 1950. Die Differenz zwischen den tatsächlichen Ausgaben im Geschäftsjahr 1950 und den oben theoretisch errechneten auf Grund des Achs-km-Satzes im Planjahr 1951 ermöglicht die Berechnung der absoluten und prozentualen Selbstkostensenkung.

Im Teil C) des Leistungsplanes „Leistungsanalyse“ wird sowohl die mengenmäßige als auch die wertmäßige Leistungssteigerung in absoluten Werten und in Prozenten ermittelt. Die Leistungssteigerung wird zur Errechnung der Kosten für das Planjahr benötigt. Dazu werden einmal das voraussichtliche Ist 1950 und das Soll 1951, gemessen in Achs-km, zum anderen das voraussichtliche Ist 1950 und das Soll 1951, gemessen in DM, gegenübergestellt.

Die als Teil D) zum Leistungsplan genannte „Zusammenstellung der Transportleistungen“ soll über die bereits für das Planjahr 1951 erfolgte Tiefengliederung des Personen- und Güterverkehrs hinaus durch eine noch weitergehende Aufgliederung dieser Verkehre Erkenntnisse schaffen, die bei der Planung 1952 Verwendung finden werden.

Anlage 2, Bl. 1

II. Kostenplan

Während die Erträge der Deutschen Reichsbahn im Leistungsplan und im noch zu behandelnden Ergebnisplan enthalten sind, werden die Gesamtkosten der Deutschen Reichsbahn im Kostenplan nachgewiesen.

Er ist praktisch eine Zusammenfassung von

- a) Personalkostenplan,
- b) Materialeinsatzplan,
- c) Nachweis der übrigen Selbstkosten,
- d) Aufbereitung zum Ergebnisplan, soweit es sich um Kosten handelt.

Die Kosten sind aufgeteilt nach:

- a) Kosten, die zur Leistungserstellung notwendig sind = Selbstkosten der Deutschen Reichsbahn,
- b) Kosten für sonstiges betriebliches Vermögen,
- c) Kosten für nicht unmittelbar dem Betriebszweck dienendes Vermögen.

Die Gliederung des Planes wiederum ist vorgenommen nach 6 größeren Gesichtspunkten:

1. Löhne,
2. Stoffkosten,

3. Amortisationen,
4. übrige Kosten,
5. Steuern,
6. Kostengutschriften.

Der Plan zeigt auf: die geplanten Selbstkosten des Jahres 1951 mit dem prozentualen Anteil der einzelnen Kostenarten an den Gesamt-Selbstkosten und stellt dazu in Vergleich: die Aufwendungen des Geschäftsjahres 1950 ebenfalls mit dem prozentualen Anteil der einzelnen Kostenarten an den Gesamtkosten, so daß ein Vergleich der Plankosten 1951 mit den Ist-Kosten des Geschäftsjahres 1950 möglich ist.

Von besonderer Wichtigkeit ist die Spalte 5 des Kostenplanes. Sie zeigt auf, um wieviel DM die für 1951 zu planenden Selbstkosten auf Grund der im Leistungsplan Teil C „Leistungsanalyse“ errechneten Leistungssteigerung höher sein dürfen als im Geschäftsjahr 1950.

Der Kostenplan wird in der Weise aufgestellt, daß die für jede Spalte notwendigen Ziffern aus dem zu a), b) und c) bzw. d) genannten Einzelplänen übernommen werden.

Eine Erklärung der im Kostenplan enthaltenen einzelnen Kostenarten und Kostenstellen bringen die nachfolgenden Teilpläne zum Kostenplan.

Anlage 2, Bl. 2

a) Personalkostenplan

Zweck des Planes ist, die Personalaufwendungen für alle bei der Deutschen Reichsbahn Beschäftigten*) in einem Zahlenbild zu erfassen, gleichgültig, ob sie zur Erstellung der Verkehrsleistungen anfallen oder für sonstiges betriebliches Vermögen oder für betriebsfremd genutztes Vermögen.

Der Personalkostenplan umfaßt in 6 Abschnitten die Kostenarten, und zwar in

Abschnitt I die Stundenlöhne und

Abschnitt II die Monatslöhne in der Unterteilung nach Zeitlohn, Leistungslohn, Lohn für Anlern- und Umlernarbeit der männlichen und weiblichen Arbeitskräfte, nach Zuschlägen für Sonntags- und Feiertagsarbeit, für Überstunden, Erholungsurlaub, Nacharbeit und Prämien;

Abschnitt III die gesetzlichen sozialen Kosten (Betriebsanteil zur gesetzlichen Sozialversicherung und Unfallumlage);

Abschnitt IV die Reisekosten für Arbeiter und Angestellte einschl. der Personalkosten für das Montageabkommen;

Abschnitt V die Personalnebenkosten, die Umzugskosten und Trennungsschädigungen;

Abschnitt VI den Lohnaufwand für innerbetriebliche Leistungen, die bei den Sachverrechnungsstellen verbucht werden, sowie den Personalaufwand für Leistungen, die für Dritte ausgeführt werden.

*) Nicht enthalten im Finanzplan der Deutschen Reichsbahn sind die RAWe, die eigene Finanzpläne aufgestellt haben. Alle nachstehenden Ausführungen beziehen sich deshalb nur auf den „Verkehrsbetrieb Deutsche Reichsbahn“ ohne die RAWe. Im Finanzplan der DR sind lediglich die Kosten für die Reparaturen, die durch die RAWe ausgeführt werden, in einer Summe enthalten.

RESTRICTED

RESTRICTED

Die in 6 Abschnitten dargestellten Kostenarten werden nach **Kostenstellen** ausgewiesen, und zwar nach

- a) Gesamt-Personalkosten,
- b) Personalkosten für den erweiterten Betrieb und Verkehr (Betrieb und Verkehr, Bahnbewachung und Verwaltungsdienst),
- c) Personalaufwand für die baulichen Anlagen,
- d) Personalaufwand für die Fahrzeugunterhaltung in den Bwen, Bwwen und Kbwen,
- e-f) Spalte 9-10 des Personalkostenplanes, dem neutralen Aufwand, wie Personalkosten für Ausbildung und Schulung, für Kulturzwecke, für bahnrätlichen Dienst und sanitäre Maßnahmen und für Leistungen zugunsten Dritter.

Anlage 2, Bl. 3**b) Materialeinsatzplan**

Der Materialeinsatzplan enthält sämtliche Kosten, die für Stoffe zur Durchführung des Betriebes und sonstiges Material für die Unterhaltung der Reichsbahnanlagen und Reichsbahnfahrzeuge benötigt werden.

Eine Mengenplanung für die Unterhaltung von Werkzeugen und Kleingeräten liegt nicht vor und kann auch wegen der Vielfalt der Sache nicht erstellt werden.

Für die Anforderung von Brenn- und Treibstoffen sind:

1. für die Lokbekohlung, die im Geschäftsjahr zu leistenden Lokleistungstonnenkilometer (Lokl-tkm) mit einem Verbrauchssatz von 72,5 t je 1 Mio Lokl-tkm zugrunde gelegt worden. Der Heizwert der Steinkohle im Verhältnis zur Braunkohle wurde hierbei mit 1 : 1,5 angesetzt, während Braunkohle zu Rohbraunkohle mit 1 : 0,5 bewertet wurde.
2. Die Planung der Werkkohle geschieht an Hand des Verbrauchs der Vorjahre unter Berücksichtigung der Produktionsprogramme.
3. Die Kohlenverbrauchsmengen für die Raumbheizung in der Heizperiode vom 1. November bis 31. März wurden nach bestehenden Normsätzen (m³ umbauten Raum) erstellt.
4. Bei der Ermittlung der Mengen für flüssige Brenn- und Treibstoffe wurden für die Fahrzeuge die durchschnittlichen Tagesleistungen und der durchschnittliche Verbrauch an Treibstoffen je 100 km zugrunde gelegt.

Die unter III ausgewiesenen Kosten für Energie (Fremdbezug) sind unter Zugrundelegung der für das Planjahr durchzuführenden Leistungen errechnet worden. Dies gilt einschließlich für Strom und Wasser.

Die unter IV ausgewiesenen Kosten wurden auf Grund von Erfahrungsziffern unter Berücksichtigung der im Planjahr 1951 vorgesehenen besonderen Leistungen erstellt.

Unter V (Fremdreparaturen) des Materialeinsatzplanes werden die notwendigen Aufwendungen für die Ausbesserung der Fahrzeuge in den RAWen, später auch in den Bwen usw. nachgewiesen. Dazu treten auch diejenigen Kosten für Leistungen Dritter, die unumgänglich notwendig sind, das sind Leistungen, die die Reichsbahn nicht selbst ausführen kann.

Unter VI des Materialeinsatzplanes werden alle Materialien für die Instandhaltung von Anlagen und Fahrzeugen durch eigene Kräfte eingeplant. Der Bedarf

ermittelt sich, indem die Anzahl der durchzuführenden Leistungen mit dem für eine Einheit vorgesehenen Stoffnormbedarfssatz multipliziert wird.

Unter VII werden die Kosten ausgewiesen, die für den Einkauf von Stoffen für Leistungen, die durch Dritte ausgeführt werden, erforderlich werden. Außerdem werden hier Beträge für die Stoffe nachgewiesen, die für Ausbildungszwecke, sanitäre Einrichtungen, für Kultur- und soziale Zwecke anfallen.

Anlage 2, Bl. 4**c) Nachweis der übrigen Selbstkosten**

Der Nachweis der übrigen Selbstkosten hat alle diejenigen Kosten aufzunehmen, die nicht in einer bestimmten Beziehung zu der Verkehrsleistung und auch nicht in einer bestimmten Beziehung zu den einzelnen Kostenstellen stehen. Es handelt sich vielmehr um Aufwendungen, die einen allgemeinen Charakter tragen und den Gesamtbetrieb der Deutschen Reichsbahn belasten, wie

Amortisationen,
Öffentliche Abgaben und Beiträge,
Ersatzleistungen und Haftpflichtentschädigungen,
Belohnungen,
Steuern und

diejenigen Ausgaben, die nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten den neutralen Aufwand bilden.

Die einzeln veranschlagten Beträge hierfür sind aus den Arbeitsunterlagen, die die Fachabteilungen der GD bzw. der RBDen geliefert haben, entnommen.

Formular 0**d) Voranschlag der Verwaltungskosten der Generaldirektion Reichsbahn für 1951**

Dieses Formular ist eine Zusammenfassung der Verwaltungskosten der Generaldirektion Reichsbahn für sich genommen. Alle Ausgaben für die Generaldirektion sind im Kostenplan, und zwar in den entsprechenden Unterplänen (Personalkosten- und Materialeinsatzplan und Aufbereitung der übrigen Selbstkosten) enthalten. Der Plan dient dazu, festzustellen, welche Verwaltungskosten allein auf die Generaldirektion entfallen und wie sich diese auf den Verkehrsbetrieb und auf die RAWe verteilen.

Der Plan enthält zunächst die Anzahl der Beschäftigten bei der Generaldirektion. Die Gesamtzahl der Beschäftigten wird untergliedert nach solchen, die für die Verkehrsbetriebe, und solchen, die für die RAWe Verwaltungsarbeit leisten.

In dem zweiten Abschnitt werden die Aufwendungen dargestellt nach Personalaufwendungen, Sachausgaben wie Instandhaltungskosten, Nachrichtenbeförderungsausgaben, Reisekosten, Steuern und öffentliche Abgaben, Materialaufwand und nach sonstigen verschiedenen Kosten. Die Gesamtaufwendungen der bei den einzelnen Ausgabe-posten nachgewiesenen Aufwendungen werden in den beiden Nebenabschnitten nach Kostenanteilen für Verkehrsbetrieb und für die RAWe aufgeteilt. Die Aufgliederung dient dazu, um die auf den Verkehrsbetrieb und RAWe entfallenden Umlagekosten festzuhalten.

RESTRICTED

Besa-Ruf-Nr.

Generaldirektion Reichsbahn

direktion

Datum

Approved For Release 2001/12/09 : CIA-RDP83-00415R007100050007-0

Leistungsplan für das Jahr 1951

Leistungsplan für das Jahr 1951

D) Zusammenstellung der Transportleistungen

D) Zusammenstellung der Transportleistungen

Lfd. Nr.	Einnahmearten	Verrechnungsstelle			Voraus- sichtliches Ist 1950 in 1000 DM	Soll 1951	
		Titel	Ziff.	Uziff.		in 1000 DM	%
a) Personen- u. Gepäckverkehr							
Berufsverkehr							
1	Zeitkarten (ohne Arbeiterwochen- karten)	1	3	1			
2	Zeitkarten (Arbeiterwochen- und Kursarbeiterwochenkarten)			2			
3	Summe 1-2	—	—	—			
Reiseverkehr							
4	Fahrkarten 2. Klasse, Normaltarif	1	1	1			
5	Fahrkarten 3. Klasse, Normaltarif			2			
6	Summe 4-5						
Einzelermäßigungen							
7	Sonntagsrückfahrkarten	1	2	1			
8	Verwaltungs- und Gesellschafts- Sonderzüge			2			
9	Ermäßigtenfahrkarten für FDJ, FDGB und Sport			3			
10	Übrige ermäßigte Fahrkarten 33% %			4			
11	Übrige ermäßigte Fahrkarten 50 %			5			
12	Übrige ermäßigte Fahrkarten 75 %			6			
13	Besatzungsverkehr	1	4	—			
14	Summe 7-13						
Sonstige Einnahmen							
15	Reisegepäck	1	6	—			
16	Platzkarten		7	—			
17	Bahnsteigkarten		8	—			
18	Übrige Nebenerträge		9	—			
19	Summe 15-18						
20	Summe a) (Spalte 3, 6, 14, 19)						
b) S-Bahn-Verkehr							
21		1	5	—			
22	Summe 20+21						
c) Güterverkehr, Allgem. öffentl. Verkehr (ohne Kohle)							
23	Güter-Expresgut (zugl. Übertrag)	2	1	—			

Lfd. Nr.	Einnahmearten	Verrechnungsstelle			Voraus- sichtliches Ist 1950 in 1000 DM	Soll 1951	
		Titel	Ziff.	Uziff.		in 1000 DM	%
Übertrag von Blatt 2							
24	Stückgut	2	2	—			
	Wagenladungen						
25	ohne Kohle	2	3	1			
26	nur Kohle			2			
27	Tiere			3			
28	Interzonenverkehr	2	4	1			
	ohne Kohle						
29	nur Kohle			2			
30	Auslandsverkehr			3			
31	Besatzungsverkehr		5	—			
32	Summe 23-31						
Sonstige Nebenerträge							
33	Nebenerträge Expresgut	2	7	1			
34	Nebenerträge Frachten			2			
35	Wagenstandgeld			3			
36	Summe 33-35						
37	Summe c) (Spalte 32-36)						
d) Dienstgutverkehr							
38	Dienstgut allgemein	2	6	1			
39	Baudienstgut			2			
40	Dienstgut Kohle			3			
41	Summe d) (Spalte 38-40)						
42	Gesamtbeitrag d. Transportleistungen (Spalte 22+37+41)					100	100

den Datum

Rechtsverbindliche Unterschriften für alle Angaben:

Gen.-Direktor

Kaufm. Direktor

Leiter d. Fin.-Abtlg.

Name () Name () Name ()

VI. Material zur Instandhaltung	
Stoffe für Oberbau	h
Stoffe für Sicherungsanlagen	h
Stoffe für Fernmeldeanlagen	h
Stoffe für ortsfeste Maschinen u. masch. Anlagen	h
Stoffe für elektr. Anlagen	h
Stoffe für Gebäude	h
Stoffe für Fahrzeuge:	
a) neue Werkstoffe	h
b) neue Ersatzstücke	h
c) aufgearb. Werk- u. Ersatzstücke	h
d) Sonderkosten der Fertigung	h
Summe VI:	
VII. Stoffe für	
Vorschubkonto	
Vorratskonto	
Abrechnungskonto	
Verwahrgeldkonto	
Summe VII:	
VIII. Material für Ausschub	
IX. Dienstgutfrachten	
Dienstgut Koble	
Übriges Dienstgut	
Summe IX:	
Summe I-IX:	

für Dienstleistungen	
11 für die Wahrnehmung des Betriebsdienstes	
12 Zuschläge für Überstunden	
13 Zuschläge für Sonntage u. Feiertagsarbeit	
14 Zuschläge für Nachtarbeit	
15 Zuschläge für Dienstverweigerung	
16 Zuschläge für gesundheitsschädigende Arbeiten	
17 Zuschläge für außergewöhnl. Arb. Ausgleichsmasse	
18 Verluste im Kasendienst	
19 Leistungenvergütungen u. Prämien gem. § 10 (a) u. d. TV v. 28.2.50	
20 Zulagen	
21 Lese-Ve. u. Prämien gem. § 10 (a) u. d. TV v. 28.2.50	
22 Titel 212	
23 Titel 412	
24 Sonstige Zuschläge § 9.2	
Summe II	
III. Gesetzliche soziale Kosten	
25 Betriebsanteil u. gesetzl. Sozialvers. f. Arbeiter	
26 Betriebsanteil u. gesetzl. Sozialvers. f. Angestellte	
27 Unfallzulage f. Arbeiter	
28 Unfallzulage f. Angestellte	
29 Sonst. soziale Kosten II Tarifvertrag	
30 Krankengeldzuschub	
31 Sterbegeld	
Summe III	
IV. Reisekosten	
32 für Arbeiter	
33 für Angestellte	
34 Kosten des Montagekommens	
35 Angestellte	
36 Arbeiter	
Summe IV	
V. Personalnebenkosten	
37 Urlaubskosten f. Arbeiter	
38 Urlaubskosten f. Angestellte	
39 Trennungsschädigung f. Arb.	
40 Trennungsschädigung f. Angest.	
Summe V	
VI. Löhne und Gehälter für innerbetriebl. Leistungen, die auf Sachstellenverbrauch werden	
41 Bärenverehr	
42 Oberbau	
43 Bahische Anlagen	
44 Betriebs- und Fahrzeuggeräte	
45 Betriebswerkst. (ohne RAW)	
46 Laufwagen eigene Werke	
47 Zerkleinerer	
48 Vorschubkonto	
49 Abrechnungskonto	
50 Verwahrgeldkonto	
51 Titel 209	
52 Titel 212	
53 Titel 412	
Summe VI	
Summe I-VI	

Geplante Aufwendungen 1951	
11 für Dienstleistungen	
12 Zuschläge für Überstunden	
13 Zuschläge für Sonntage u. Feiertagsarbeit	
14 Zuschläge für Nachtarbeit	
15 Zuschläge für Dienstverweigerung	
16 Zuschläge für gesundheitsschädigende Arbeiten	
17 Zuschläge für außergewöhnl. Arb. Ausgleichsmasse	
18 Verluste im Kasendienst	
19 Leistungenvergütungen u. Prämien gem. § 10 (a) u. d. TV v. 28.2.50	
20 Zulagen	
21 Lese-Ve. u. Prämien gem. § 10 (a) u. d. TV v. 28.2.50	
22 Titel 212	
23 Titel 412	
24 Sonstige Zuschläge § 9.2	
Summe II	
III. Gesetzliche soziale Kosten	
25 Betriebsanteil u. gesetzl. Sozialvers. f. Arbeiter	
26 Betriebsanteil u. gesetzl. Sozialvers. f. Angestellte	
27 Unfallzulage f. Arbeiter	
28 Unfallzulage f. Angestellte	
29 Sonst. soziale Kosten II Tarifvertrag	
30 Krankengeldzuschub	
31 Sterbegeld	
Summe III	
IV. Reisekosten	
32 für Arbeiter	
33 für Angestellte	
34 Kosten des Montagekommens	
35 Angestellte	
36 Arbeiter	
Summe IV	
V. Personalnebenkosten	
37 Urlaubskosten f. Arbeiter	
38 Urlaubskosten f. Angestellte	
39 Trennungsschädigung f. Arb.	
40 Trennungsschädigung f. Angest.	
Summe V	
VI. Löhne und Gehälter für innerbetriebl. Leistungen, die auf Sachstellenverbrauch werden	
41 Bärenverehr	
42 Oberbau	
43 Bahische Anlagen	
44 Betriebs- und Fahrzeuggeräte	
45 Betriebswerkst. (ohne RAW)	
46 Laufwagen eigene Werke	
47 Zerkleinerer	
48 Vorschubkonto	
49 Abrechnungskonto	
50 Verwahrgeldkonto	
51 Titel 209	
52 Titel 212	
53 Titel 412	
Summe VI	
Summe I-VI	

Geplante Aufwendungen 1951	
11 für Dienstleistungen	
12 Zuschläge für Überstunden	
13 Zuschläge für Sonntage u. Feiertagsarbeit	
14 Zuschläge für Nachtarbeit	
15 Zuschläge für Dienstverweigerung	
16 Zuschläge für gesundheitsschädigende Arbeiten	
17 Zuschläge für außergewöhnl. Arb. Ausgleichsmasse	
18 Verluste im Kasendienst	
19 Leistungenvergütungen u. Prämien gem. § 10 (a) u. d. TV v. 28.2.50	
20 Zulagen	
21 Lese-Ve. u. Prämien gem. § 10 (a) u. d. TV v. 28.2.50	
22 Titel 212	
23 Titel 412	
24 Sonstige Zuschläge § 9.2	
Summe II	
III. Gesetzliche soziale Kosten	
25 Betriebsanteil u. gesetzl. Sozialvers. f. Arbeiter	
26 Betriebsanteil u. gesetzl. Sozialvers. f. Angestellte	
27 Unfallzulage f. Arbeiter	
28 Unfallzulage f. Angestellte	
29 Sonst. soziale Kosten II Tarifvertrag	
30 Krankengeldzuschub	
31 Sterbegeld	
Summe III	
IV. Reisekosten	
32 für Arbeiter	
33 für Angestellte	
34 Kosten des Montagekommens	
35 Angestellte	
36 Arbeiter	
Summe IV	
V. Personalnebenkosten	
37 Urlaubskosten f. Arbeiter	
38 Urlaubskosten f. Angestellte	
39 Trennungsschädigung f. Arb.	
40 Trennungsschädigung f. Angest.	
Summe V	
VI. Löhne und Gehälter für innerbetriebl. Leistungen, die auf Sachstellenverbrauch werden	
41 Bärenverehr	
42 Oberbau	
43 Bahische Anlagen	
44 Betriebs- und Fahrzeuggeräte	
45 Betriebswerkst. (ohne RAW)	
46 Laufwagen eigene Werke	
47 Zerkleinerer	
48 Vorschubkonto	
49 Abrechnungskonto	
50 Verwahrgeldkonto	
51 Titel 209	
52 Titel 212	
53 Titel 412	
Summe VI	
Summe I-VI	

RESTRICTED
 Approved For Release 2001/12/05 : CIA-RDP83-00415R007100050007-0
Leistungsplan 1951

FP Reichsbahn Anlage 1, Blatt 1
 Generaldirektion Reichsbahn

Bearbeiter: Name (.....) 1
 Basa-Ruf-Nr.
 Datum:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Transportleistung	Leistungs-Einheit	Verkehrsleistung								
			Voraussichtliches Ist 1950				Soll 1951				
			Betriebstypische Leistung (in Mill.)	Umgerechnet auf Achskm	Brutto-Einnahme in 1000 DM	Durchschnittssatz je Leistungseinheit <i>Sp. 7</i>	Betriebstypische Leistung (in Mill.)	Umgerechnet auf Achskm	Geplanter Wert je Leistungseinheit <i>Sp. 10</i>	Planwert d. Verkehrsleistung in 1000 DM	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
A. Transportaufgabe											
I. Beauflagte Leistungen											
a) Personen- und Gepäckverkehr											
1	Berufsverkehr	Pkm									
	Reiseverkehr	Pkm									
2	Normaltarif	Pkm									
3	Einzelermäßigungen	Pkm									
4	Summe a)	Pkm									
5	b) S-Bahn-Verkehr	Pkm									
6	Summe 4 + 5	Pkm									
7	c) Güterverkehr										
Öffentlicher Güterverkehr											
Allgem. öffentl. Verkehr ohne Kohle											
8	Kohle	Tarifokm									
9	Besatzungsverkehr	Tarifokm									
10	Summe c)	Tarifokm									
11	d) Dienstgutverkehr Kohle	Tarifokm									
12	Baudienstgut	Tarifokm									
13	Übriges	Tarifokm									
14	Summe d)	Tarifokm									
15	Zwischensumme 6 + 10 + 14	Tarifokm									
16	II. Nicht beauflagte Leistungen										
Beförderungen von Bahnpostwagen											
17	Summe:										

C. Leistungsanalyse

	Achskm (in Mill.)	Leistung in 1000 DM
Voraussichtliches Ist 1950		
Soll 1950		
Differenz-Leistungssteigerung		
in %		

B. Selbstkostensenkung

Jahr	Achskm in Mill.	Gesamtausgaben in 1000 DM	Je Achskm <i>Sp. 4</i>	Ausgaben der Gesamt-Transportleistung laut Plan 1951 (Sp. 2 [1951] / Sp. 4) zu Kosten		Selbstkostensenkung bzw. Erhöhung in % (Sp. 6-5) in 1000 DM (Sp. 5-6)					
				1950 in 1000 DM	1951 in 1000 DM	Senkung	Erhöhung	Senkung	Erhöhung		
				1	2	3	4	5	6	7	8
1950											
1951											

	5	1	
und sonstigen Gegenständen			
23 Schrotterlöse			
24 Außergewöhnlicher Ertrag	5	3	
	7	2	
25 Summe 22-24:			
26 c) aus nicht unmittelbar dem Betriebszweck dienendes Vermögen			
27 Pachten und Mieten aus Bahnhofs- und Wirtschaftsbetrieben der HO	6	2	11
28 Pachten aus den Wirtschaftsbetrieben der Mitropa in den Zügen	6	2	12
29 Mieten und Pachten aus Kiosken ohne HO	6	2	43
30 Mieten und Pachten aus Kiosken nur HO	6	2	44
31 Mieten aus Reichsbahnreklame	6	2	45
32 Mieten und Pachten, die bisher bei Titel 6.24 zu verrechnen waren	6	2	46
33 Dienstströme für Post, Zoll, Steuer, Polizei und sonstige öffentliche Verwaltungen	6	2	3
34 Dienst- und Mietwohnungen	6	2	2
35 Sonstige Einnahmen			
Summe 26-35:			
II. Aufwendungen (Ausgaben)			
a) für die Leistungserstellung	A 1		
37 b) für sonstiges betriebl. Vermögen: Bahnärztl. Dienst und sanitäre Maßnahmen	412		
38 Allgem. Fürsorge, Kindergärten, Heime	212	3	
39 Fremde Leistungen f. Ausbildung und Unterricht	209	3	
40 Restwerte der aus der Nutzung vor Beendigung der normalen Nutzungsdauer ausscheidenden Gegenstände des Anlagevermögens vollwertige aber als Schrott abgehende Teile	24		
41 Außergewöhnliche Aufwendungen	23		
42 Summe ab 37-41:			
43 c) für nicht unmittelbar dem Betriebszweck dienendes Vermögen: Aufwendungen und Mieten zur Grundstücke, Gebäude usw.	19	1	1
44 Sonstige Ausgaben	19	18	
45 Zinszuschüsse für Eisenbahnwohnungen	19	19	
46 Abschreibungen für das betriebsfremd genutzte Anlagevermögen	32		
47 Summe 43-46:			
III. Zusammenstellung der sonstigen Ergebnisse:			
a) für sonstiges betriebliches Vermögen:			
48 Summe der Erträge (Zeile 25)			
49 abzüglich Summe der Aufwendungen (Zeile 42)			
50 abzüglich sonstiges Ergebnis	8		

Nr.	Bezeichnung	Voraussichtliches Ist 1950			Soll für 1951		
		Titel	Zußer	Uaßer	Umsatz	Ergebnis	Umsatz
		in 1000 DM		in 1000 DM		in 1000 DM	
1	2	3	4	5	6	7	8
I. Ergebnisse aus Leistungen des Verkehrsbetriebes							
A. Ergebnis der Leistungserstellung							
1	Selbstkosten der Leistungserstellung						
		lt. Anl. 2 Bl. Sp. 3 Zeile 34 (I. 1950) Sp. 9 Zeile 31 (I. 1951)					
2	Gesamterlösen aus Leistungen						
		lt. Anl. 3 Bl. 2a Zeile 21					
3	Ergebnis Abschnitt A:						
B. Sonstiges Ergebnis aus betriebl. Vermögen							
1	Erträge aus dem Vorjahr	7	1				
2	Aufwendungen aus dem Vorjahr	30					
3	Verzinsung	218					
4	Überschüsse und Gewinne aus den Regiebetrieben u. a.	6	5	1			
5	Zins- und Kursgewinne	6	5	2			
6	Verluste aus Abschreibungen unsichringl. Forderungen	23					
7	Umbewertung von Material	5	4				
8	Sonstiges Ergebnis						
		lt. Anl. 3 Bl. 2 Zeile 50					
9	Ergebnis Abschnitt B:						
		Gesamtergebnis A u. B:					
C. Ergebnis aus nicht unmittelbar dem Betriebszweck dienendem Vermögen							
1	Erträge						
		lt. Anl. 3 Bl. 2 Zeile 35					
2	Aufwendungen						
		lt. Anl. 3 Bl. 2 Zeile 47					
3	Ergebnis Abschnitt C:						
4	Ergebnis Abschnitt A-C:						
		Saldo Abschnitt A:					
		Saldo Abschnitt B:					
		Saldo Abschnitt C:					
		Saldo Abschnitt A-C:					

Rechtsverbindliche Unterschriften für alle Angaben (auch f. Bl. 2)

Dienststellung

Ort Datum Name () Name ()

**Aufbereitung
zum Ergebnisplan
(in 1000 DM)**

FP Reichsbahn Anlage 3, Bl. 2
 Generaldirektion Reichsbahn.
 RBD _____
 Amt _____
 Dienststelle _____

Bearbeiter: _____
 Name | _____ |
 Basa-Ruf-Nr.: _____
 Datum: _____

Lfd. Nr.	Erträge bzw. Aufwendungen	Position und lfd. Nr. des Ergebnisplanes	Verrechnungsstelle			Voraussichtliches	
			Titel	Ziff.	Uzfl.	Ist 1950	Soll 1951
1		3	4	5	6	7	8
	I. Erträge (Einnahmen)		h. Leistungsplan Teil D				
	a) der Leistungsstellung		Zeile				
1	Personen- und Gepäckverkehr			20			
2	S-Bahnverkehr			21			
	Güterverkehr			37			
	Dienstgutverkehr			41			
	Überlassung von Bahnanlagen und Leistungen für Dritte:						
	Vergütung fremder Bahnen oder von Privatgleisanschlüssen usw. für die Mitbenutzung von Reichsbahnanlagen, für Dienstleistungen von Reichsbahnbeschäftigten, Deckungszuschläge sowie Beförderung- und Anschlagsgebühren bei Arbeiten der Werkstätten		3	2			
	Vergütungen (Pauschalbeträge) für Arbeiten der Werkstätten an Reichsbahnfahrzeugen		3	5	1		
	an Fahrzeugen Dritter		3	5	2		
8	Beförderung von Bahnpostwagen (Achskm-Leistung)		3	6	11		
9	Beförderung von Briefheuteln		3	6	12		
10	Verschiebeleistungen für die DP		3	6	13		
11	Vergütung für Reinigen, Beleuchten, Heizen, Unterstellen, Schmieren u. ä. der Bahnpostwagen		3	6	14		
12	Vergütung der DP für die Mitbenutzung von Hebevorrichtungen auf den Bahnhöfen, von Heizungs- und Beleuchtungsanlagen usw. sowie für die Bestellung und Abnahme von Bahnpostwagen, für die Mitbenutzung und Bekleidung von Bahnmeisterwagen usw. sowie für den von Reichsbahnbeschäftigten geleisteten Postdienst		3	6	2		
	Überlassung von Fahrzeugen:						
13	Mieten für Lokomotiven		4	1			
14	Mieten für sonstige Fahrzeuge		4	2			
15	Erträge aus der Abgabe von Wasser, Gas, Strom und Wärme		5	2			
	Verschiedene Einnahmen:						
16	Telegraf- und Fernspreckgebühren		6	1			
17	Mieten und Pachten für Lagerplätze		6	2	41		
18	Mieten und Pachten für Lagerräume		6	2	42		
19	Brücken- und Fährgelder		6	3			
20	Sonstige Einnahmen		6	7			
21	Summe I-20:	A 7					
22	b) aus betrieblichen Vermögen Erträge aus Veräußerungen, Abgabe von Stoffen, Geräten, Werkzeugen						

RESTRICTED

RESTRICTED

Anlage 3, Bl. 1 und 2

III. Ergebnisplan

Der Ergebnisplan enthält das Betriebsergebnis. Dieses Ergebnis gliedert sich in

- I. Ergebnis der Leistungen des Verkehrsbetriebes.
 - A. Ergebnis der Leistungserstellung.
 - B. Sonstiges Ergebnis aus betrieblichem Vermögen.
- II. C. Ergebnis aus nicht unmittelbar dem Betriebszweck dienenden Vermögen.

Durch die Trennung des neutralen Ergebnisses (B. und C.) in ein sonstiges Ergebnis aus betrieblichem Vermögen und ein Ergebnis aus nicht unmittelbar dem Betriebszweck dienendem Vermögen soll zum Ausdruck gebracht werden, daß ein Teil des neutralen Ergebnisses durch den Betrieb verursacht wird und seinem Ergebnis aus betrieblichem Vermögen und betrieblicher Tätigkeit zuzurechnen ist. Daneben entsteht ein Ergebnis durch Vermögen, das nicht unmittelbar dem Verkehrsbetrieb dient. Zu diesem Vermögen rechnen zum Beispiel Wohnhäuser, verpachtete Bahnhofswirtschaften, Abortanlagen usw. Die einzelnen Ergebnisse werden wie folgt ermittelt:

Zu I A.: Ergebnis der Leistungserstellung.

Hierbei handelt es sich um das Ergebnis, welches aus den Transportleistungen und den sonstigen Erträgen des Verkehrsbetriebes gebildet wird, ohne Berücksichtigung der in eigener Regie erstellten Investitionen und Generalreparaturen. Das Ergebnis der Leistungserstellung wird gebildet aus der Differenz der Selbstkosten der Leistungserstellung zu den Gesamteinnahmen aus Leistungen.

Die Selbstkosten für die betrieblichen Leistungen werden dem Kostenplan entnommen.

Die Gesamterträge aus Leistungen werden gebildet aus den Erträgen der Transportleistung, wie sie im Leistungsplan nachgewiesen werden, und den „Sonstigen Erträgen“, wie Leistungen für die Deutsche Post (außer der Achs-km-Leistung, siehe Leistungsplan), Vermietungen von Lokomotiven und sonstigen Fahrzeugen, Mieten und Pachten für Lagerplätze, Lagerräume und einige andere mehr. Diese „Sonstigen Erträge“ sind im einzelnen in der „Aufbereitung zum Ergebnisplan“, der eine Anlage zum Ergebnisplan darstellt, aufgeführt.

Zu I B.: Sonstiges Ergebnis aus betrieblichem Vermögen.

Die Erträge und Aufwendungen, die das sonstige Ergebnis aus betrieblichem Vermögen bilden, enthält im einzelnen die „Aufbereitung zum Ergebnisplan“. Die dort gebildeten Schlußsummen werden in den Ergebnisplan übernommen und dort entweder als Gewinn oder Verlust zum Umsatz aus der Leistungserstellung ausgewiesen. Sie beeinflussen also das Ergebnis der Leistungserstellung im positiven oder negativen Sinne. Das Gesamtergebnis aus I A. „Ergebnis der Leistungserstellung“ und I B. „Sonstiges Ergebnis aus betrieblichem Vermögen“ stellt das Ergebnis aus Leistungen des Verkehrsbetriebes dar.

Zu II C.: Ergebnis aus nicht unmittelbar dem Betriebszweck dienendem Vermögen.

Das oben gebildete Ergebnis aus Leistungen des Verkehrsbetriebes wird noch einmal im positiven oder negativen Sinne beeinflusst durch die Erträge und Aufwendungen aus nicht unmittelbar dem Betriebszweck dienendem Vermögen. Diese Erträge und Aufwendungen werden wiederum im einzelnen in der „Aufbereitung zum Ergebnisplan“ nachgewiesen und mit ihren Schlußsummen in den Ergebnisplan übernommen. Das Ergebnis aus Leistungen des Verkehrsbetriebes verbessert oder verschlechtert um das Ergebnis aus nicht unmittelbar dem Betriebszweck dienendem Vermögen stellt somit das Gesamtergebnis der Deutschen Reichsbahn dar. Dieses Gesamtergebnis ist vergleichbar mit der bisherigen Betriebsrechnung der Deutschen Reichsbahn.

Formular 0 a

IV. Liste der zur Generaldirektion Reichsbahn gehörenden Verkehrsträger und sonstigen Regiebetriebe für das Jahr 1951

Die Liste stellt eine Aufgliederung zum Ergebnisplan dar, und zwar sowohl für das Ergebnis der Leistungserstellung als auch für das Ergebnis der Regiebetriebe. Die Aufgliederung soll zeigen, welchen Anteil an der gesamten Leistungserstellung — in Geldwert ausgedrückt — jede einzelne Direktion hat. Außerdem wird eine Aufteilung der Erträge aus den der Deutschen Reichsbahn unterstellten Regiebetrieben vorgenommen, aus der ersichtlich ist, wieviel jeder einzelne Regiebetrieb zum Ergebnis beiträgt.

Die einzusetzenden Zahlen sind jeweils in ihrer Gesamtsumme aus dem Ergebnisplan entnommen. In ihrer Aufteilung müssen sie aus den Arbeitsunterlagen erstellt werden. Dies ist hinsichtlich der Regiebetriebe möglich, und das Formular ist auch bezüglich dieser ausgefüllt worden. Hinsichtlich der Aufteilung der Entgelte aus Leistungserstellung wurde das Formular jedoch nur unter laufender Nummer 10, also in der Gesamtsumme, ausgefüllt. Eine Aufteilung in den Spalten 4 und 5 — Umfang der Dienstleistungen — konnte nicht durchgeführt werden. Inwieweit diese Aufgliederung überhaupt vorgenommen werden kann, muß im Jahre 1951 untersucht werden.

Anlage 4, Bl. 1

V. Richtsatzplan 1951

Der Richtsatzplan dient zur Ermittlung der Bestände, die zur Erhaltung der Betriebsfähigkeit notwendig sind, und zeigt an, durch welche Mittel die Bestände zu finanzieren sind, durch Eigen- oder Fremdkapital. Mit Hilfe des Richtsatzplanes wird die Höhe des durchschnittlich notwendigen Umlaufmittelfonds festgestellt. Dem Richtsatzplan kommt damit eine sehr große Bedeutung zu. Er legt der Deutschen Reichsbahn die kategorische Verpflichtung auf, endlich alle überplanmäßigen Materialreserven zu mobilisieren und sie der Volkswirtschaft zuzuführen. Geschieht das nicht, so stehen der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1951 nicht

RESTRICTED

RESTRICTED

die erforderlichen Gelder in Form von Umlaufmitteln zur Verfügung.

Der Richtsatzplan verhindert aber auch das Anwachsen von Stoff- und Materialreserven über den planmäßigen Bestand hinaus, da in diesem Falle dem Betrieb ebenfalls flüssige Gelder entzogen werden, die er zur Begleichung seiner laufenden Verpflichtungen — Zahlung von Löhnen usw. — benötigt.

Die Unterteilung der Planbestände für A. „Erweiterter Betrieb und Verkehr“, B. „Bauliche Unterhaltung“ und C. „Fahrzeugunterhaltung“ wird wegen der verschiedenen Lagerdauer der Stoffe vorgenommen.

Der Planbestand errechnet sich aus dem Planbedarf geteilt durch 360 Tage mal Richtsatztage. Die Richtsatztage sind vom Ministerium der Finanzen verbindlich vorgeschrieben worden. Die Spalte 3 „Planbedarf 1951“ wird aus dem Materialeinsatzplan entnommen, der in seiner Gliederung die gleiche Aufteilung zeigt. Die normale Rechnungsdeckung, d. h. durch Eigenkapital oder durch Kredit zu deckende Anteile des Planbestandes, ist ebenfalls vom Ministerium der Finanzen aufgegeben worden. Die Umschlagzahlen für 1951 wurden insgesamt für den Verkehrsbetrieb ermittelt und zeigen in Spalte 7 des Formulars, wie oft sich der Planbestand im Laufe des Jahres umschlägt.

Die für die Ausfüllung notwendigen Angaben werden zu Spalte 3 aus dem Kostenplan und Spalte 5 aus der Anlage 4, Bl. 1 entnommen. Die Spalte 3 Selbstkosten geteilt durch die Spalte 5 Planbestand ergibt die Umschlagzahl 1951.

Die auf der Rückseite des Richtsatzplanes vorgesehene Deckungsrechnung wird vorerst nicht ausgefüllt.

Anlage 4, Bl. 2

VI. Bestand an eigenen und den eigenen gleichgestellten Mitteln für die Finanzierung der Anlagen und der richtsatzplangebundenen Mittel im Jahre 1951

Die hier geforderten Angaben sind nach dem Stande vom 1. Januar 1950 und nach dem voraussichtlichen Stand vom 1. Januar 1951 von der Generaldirektion Reichsbahn zu erstellen. Aus der Gegenüberstellung der Aktiva und Passiva ergibt sich der Bestand an Umlaufmitteln bzw. der Fehlbetrag an Umlaufmitteln.

Aktiva

Die unter Ziffer 1 bis 4 anzugebenden Zahlen sind aus der letzten Bilanz nach Abzug der Wertberichtigungen für diese Positionen zu erstellen. Die Zahl zu Ziffer 5 ergibt sich aus dem Text. Für Ziffer 6 und 7 entfällt die Wertangabe, da die Reichsbahn erst per 1. Januar 1951 in die Finanzplanung einbezogen wird und derartige Bindungen an den Haushalt vorher nicht bestanden. Bei Ziffer 8 ist lediglich d) „Nettogewinnabführung“ auszufüllen. Der Betrag muß mit dem unter Passiva, Pos. 8 ausgewiesenen Wert übereinstimmen. Die Ziffern 9 und 10 umfassen Verluste, die bis zum 1. Januar 1951 noch nicht gegen Kapital bereinigt worden sind.

Passiva

Zu Ziffer 1: Der Grundmittelfonds umfaßt den Anlagen- und den Umlaufmittelfonds. Für Ziffer 2 und 3 entfallen

die Wertangaben. Ziffer 4 ergibt sich aus dem Text. Bei Ziffer 5 wird in die Spalte 3 der Umlaufmittelüberschuß lt. Richtsatzplan als Verbindlichkeit gegenüber dem Haushalt ausgewiesen. Unter Ziffer 6 erscheinen langfristige Verbindlichkeiten, die nach dem 8. Mai 1945 entstanden sind. Als „Ständige Passiva“ werden solche Verbindlichkeiten verstanden, die regelmäßig am Ende einer Abrechnungsperiode auftreten, aber erst später beglichen werden (z. B. Löhne, Steuern u. ä.). Eine Ausfüllung dieser Position unterbleibt in diesem Jahre. Bei Ziffer 8 ist als Gewinn der in der Bilanz per 1. Januar 1950 bzw. im Ergebnisplan, Spalte 5, als Saldo-Abschnitt A bis C ausgewiesene Nettogewinn für 1950 einzutragen.

Die Summe der Passiven, um die Summe der Aktiven gekürzt, zeigt den Überschuß an Umlaufmitteln an. Sind die Aktiva dagegen größer als die Passiva, liegt ein Umlaufmittelbedarf vor. Die Salden sind in dem entsprechenden Feld am Ende des Schemas einzutragen. Das ist am 1. Januar 1951 wird aus der Bilanz zum 31. Dezember 1950 ermittelt. Diese Bilanz steht aber am Tage der Erstellung des Finanzplanes noch nicht fest. Es muß also mit geschätzten Zahlen gearbeitet werden. In Anbetracht dessen, daß die Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1951 wesentliche Veränderungen gegenüber der Abschlußbilanz zum 31. Dezember 1950 zeigen wird, hat die Reichsbahn im Einvernehmen mit dem Ministerium der Finanzen die Anlage 4, Bl. 2, nämlich das soeben besprochene Formular, nicht ausgefüllt, sondern über den Bestand an eigenen und den eigenen gleichgestellten Mitteln einen besonderen Nachweis erbracht. Dies war deshalb nötig, da allein die Aufnahme des Reichsbahn-Anlagevermögens, die zur Zeit durchgeführt wird, Veränderungen sowohl in der Aktiva- als Passivseite bringen wird.

Anlage 4, Bl. 3

VII. Quartalsweiser Nachweis der durch Kredit zu deckenden Anteile des Richtsatzplan-Bestandes 1951

Bei Besprechungen mit dem Ministerium der Finanzen hat sich ergeben, daß dieses Formblatt in seiner Auswirkung nicht das zeigt, was erwartet wurde.

Das Ministerium der Finanzen wird dieses Formblatt umarbeiten und zu gegebener Zeit einen neuen Vorschlag unterbreiten.

Anlage 5

VIII. Anlagenplan

Der Anlagenplan weist im einzelnen nach, wie sich das Anlagevermögen im Laufe des Planjahres sowohl durch Zu- und Abgang als auch durch Wertminderungen in Form von Abschreibungen verändert. Die Gliederung des Anlagevermögens wird vorgenommen nach:

- a) Grundstücken,
- b) Gebäuden,
- c) Maschinen,
- d) Lok- und Wagenpark,
- e) Betriebs- und Geschäftsausstattung.

RESTRICTED

Bemerkenswert ist, daß die Spalten 4, 5, 6 und 7 solche Zu- und Abgänge beinhalten, die der Reichsbahn durch Rechtsträgeränderung entweder übergeben oder von ihr gegeben wurden. Die Spalten 8 und 9 enthalten diejenigen Abgänge, die wegen Unbrauchbarkeit ausscheiden.

Die Deutsche Reichsbahn ist zur Zeit nicht in der Lage, für die einzelnen Vermögensobjekte die Ausgangsrechnung und die entsprechenden Veränderungen bis zur Schlußrechnung im einzelnen zu erstellen. Aus diesem Grunde wird im Einvernehmen mit dem Ministerium der Finanzen das gesamte Anlagevermögen der Deutschen Reichsbahn in einer Summe behandelt. Lediglich der Wert der Grundstücke wurde an Hand älterer Unterlagen bestens geschätzt und für sich gesondert behandelt. Grundsätzlich ist zu sagen, daß die Aufschlüsselung entsprechend des Anlageplanes sich zwangsläufig aus der nach Beendigung der Gesamtaufnahme des Anlagevermögens der Reichsbahn einzurichtenden Anlagebuchhaltung ergeben wird.

Die Aufstellung der Anlage 5 wurde aus den Büchern der Deutschen Reichsbahn entwickelt. Sowohl der Bruttowert der Sachanlagen als auch die Wertberichtigungen hierzu zum 31. Dezember 1949 waren bekannt. Auf diese Beträge wurde entsprechend der Entwicklung 1950 der Zu- und Abgang ermittelt und ergab den Wert zum 1. Januar 1951.

Rechtsträgeränderungen und Umsetzungen, Spalte 4 bis 7, Abgänge durch Vorschuß, Spalte 8 und 9, wurden nicht berücksichtigt. Die Werte für Spalten 16 und 17 sind durch das Ministerium für Planung vorgegeben worden. Die Spalte 10, Prozentsatz der Abschreibungen, ist ebenfalls vom Ministerium für Planung vorgeschrieben worden, d. h. die Abschreibungssumme soll für 1951 2% des Gesamtanlagevermögens betragen, wird aber nach Aufnahme und Gliederung des Anlagevermögens auf die für volkseigene Betriebe vorgeschriebenen Abschreibungssätze abgestellt. Die Spalten 18 bis 24 stellen Rechnungen aus den vorhergehenden Spalten dar und ergeben sich zwangsläufig.

Finanzplan-Deckblatt

IX. Finanzplan

Nachdem alle bis hierher behandelten Einzelpläne aufgestellt worden sind, kann der eigentliche Finanzplan, das „Finanzplan-Deckblatt“, ausgefüllt werden.

Wie schon zu Beginn der Erläuterungen zum Finanzplan der Deutschen Reichsbahn ausgeführt wurde, stellt das Finanzplan-Deckblatt die finanzielle Verbindung der Deutschen Reichsbahn zum Haushalt der Deutschen Demokratischen Republik her, indem im Finanzplan-Deckblatt auf der einen Seite die Abschreibungen, die überschüssigen Umlaufmittel und die Gewinne der Deutschen Reichsbahn als Abführungen an den Haushalt, auf der anderen Seite die notwendigen Mittel für Generalreparaturen, Ersatz- und Neuinvestitionen und fehlende Umlaufmittel als Zuwendungen vom Haushalt an die Deutsche Reichsbahn nachgewiesen werden.

Es sind also lediglich die jeweiligen Zu- und Abführungen auf der entsprechenden Seite des Formulars

ausgewiesen. Auf diese Weise ist ein Einblick vorhanden, der anzeigt, wie der Betrieb im Verhältnis zum Haushalt und zur Deutschen Investitionsbank steht.

Die im Finanzplan-Deckblatt einzusetzenden Beträge ergeben sich aus den diversen Anlagen des Gesamtfinanzplanes. Die Zuführungen werden zu A) Anlagen aus der Anlage 5 des Finanzplanes (Anlageplan) entnommen.

Die Erhöhung der Planbestände zu B) Umlaufmittel ergibt sich aus der Anlage 4, Bl. 2, des Finanzplanes. Die Abführungen zu A) Abschreibungen werden ebenfalls aus der Anlage 5 (Anlagenplan) entnommen.

Position C) Bruttogewinn kommt aus dem Ergebnisplan.

Die Differenz aus den Zuführungen A), B) und C) und den Abführungen A), B) und C) ergibt die Position D), d. h. daß entweder ein Überschuß der Abführungen oder ein Überschuß der Zuführungen vorliegt.

X. Kassenplan

Der Kassenplan ist eine Ergänzung zum Finanzplan und wird nur von der Generaldirektion ausgefüllt. Es wird einmal in ihm aufgezeigt, wie die Zahlungen, die sich aus den Verpflichtungen des Betriebs gegenüber dem Haushalt der Deutschen Demokratischen Republik und gegenüber der Deutschen Investitionsbank ergeben, in den einzelnen Monaten des Jahres 1951 zu leisten sind. Zum anderen wird ausgewiesen, welche Zuführungen, die sich unmittelbar auf das finanzielle Bild der Deutschen Reichsbahn auswirken, in den Monaten des Jahres 1951 zu erwarten sein werden. Aus der Gegenüberstellung von Abführung und Zuführung erkennt die Generaldirektion, welche Mittel sie in den einzelnen Monaten des Jahres 1951 für den Haushalt bereitzustellen hat.

Die Verteilung der Abführungen bzw. Zuführungen erfolgt nach den gegebenen Möglichkeiten, d. h. die Abführungen A) Abschreibungen sind gleichmäßig auf die zwölf Monate des Jahres 1951 verteilt, während Position C) Nettogewinn entsprechend den saisonbedingten Erträgen aufgegliedert wird.

Die unter Gruppe III aufgeführten Abführungen, die nicht im Finanzplan 1951 (Deckblatt) erscheinen, aber indirekt auch einen Beitrag an den Haushalt der Deutschen Demokratischen Republik darstellen, wie Umsatzsteuer, SVK-Beiträge, Lohnsteuer usw., sind entsprechend ihres wahrscheinlichen Aufkommens auf die zwölf Monate verteilt.

Das Wesen des Finanzplanes, Zweck der einzelnen Pläne und Formulare und ihre Aufstellungsweise ist erläutert worden.

Schon eingangs wurde erwähnt, daß der erste Finanzplan der Deutschen Reichsbahn noch viele Mängel aufweist. Alle Kollegen, die die Erläuterungen zum Finanzplan eingehend studiert haben, werden aufgefordert, ihrerseits mitzuarbeiten an der Fortentwicklung der Finanzplanung der Deutschen Reichsbahn, um die Rentabilität des Betriebes ständig zu verbessern und auch neue fortschrittliche Arbeitsmethoden auf dem Sektor des Finanzwesens bei der Reichsbahn zu entwickeln.

RESTRICTED

F 02 - Subventionen, Freiburg - 50/200

Betriebsgewerke

Kenntnis ge

Positionen des Finanzplanes	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
I. Abführungen														
A. Abschreibungen														
B. Umlaufmittelüberschüsse														
C. 1. Nettogewinn														
2. Körperschaftsteuer														
Summe														
II. Zuführungen														
A. Investitionen und Generalreparaturen														
B. Umlaufmittelherbeibräge														
C. Preisänderungen														
Summe														
III. Abführungen, die nicht im Finanzplan erscheinen														
a) Umsatzsteuer														
b) SVK Beitr. u. Unfallumlagen														
c) Lohnsteuer														
d) Grundsteuer														
e) Haushaltsaufschlag und Ausgleichsabgabe														
Summe														

Planende Einheit
 Zusammenfassende Einheit
 HA/Land etc.

Finanzplan 1951

Zuführungen	Beträge in 1000 DM		Abführungen
	1950	1951	
A) Anlagen			A) Anlagen
1. Einfache Reproduktion			1. Abschreibungen
a) Generalreparaturen			
b) Ersatzinvestitionen			
2. Erweiterte Reproduktion			2. —
Neuinvestitionen			
3. Einsparung aus Mobilisierung inn. Reserven			3. Verwendung der inneren Reserven
B) Umlaufmittel			B) Umlaufmittel
4. Pahlbetrag Ende 1950			4. Überschuß Ende 1950
5. Erhöhung der Planbestände 1951			5. Kürzung der Planbestände 1951
C) Ergebnis			C) Ergebnis
6. Bruttogewinn			6. Bruttogewinn
D) Überschuf der Abführungen			D) Überschuf der Zuführungen
Summe:			Summe:
E) Direktorfonds			E) Direktorfonds

Kenntnis genommen:

Rechtsverbindliche Unterschriften für alle Angaben

Hauptdir. bzw. Betr.-Ltr. Kfm. Dir. bzw. Leiter Haupt- bzw. Oberbuchh.

Betriebsgewerkschaftsleitung

Name () Name () Name ()

den Datum

Der Finanzplan der wurde am

durch bestätigt

den Datum

(Siegel)

Name

F 02 - 50/2/508 (F 04)

Beträge in 1000 DM

RESTRIKTION
Kassenplan

FP
 Planende Einheit
 Zusammenfassende Einheit
 HA/Land etc.

Kassenplan



XVI. Gwa	25	Abordnung und Versetzung von Personalen			chers, Leistungsvergütungen, Beratungsärzte, Eintragung im Versicherungsausw.)	
Schw	10	Belobigung				
	11	dto		43	Anspruchs- und Leistungsnachweis f. Rentenempfänger	
XVII. Bln	39	Uhrenreparaturen		Gwa	26	Einladung
	40	Handwerkerbetriebe		Hl	5	Heil- und Kurfürsorge
	41	Bekanntmachung SVK Eisenbahn (Alte Vordrucke)			6	Wochenbettpackungen
	42	dto (Betr. VdN, ärztl. Verordnungen, Sterbeurkunden, Familienangehörige, Meldung des Krankenbesu-			7	Arzneien aus der Westzone und dem Westsektor Berlins
					8	Barleistungen an anerkannte VdN

GUT GEMACHT!

Aus Anlaß des Groß-Berliner Friedenskongresses überreichten die Kolleginnen und Kollegen der GDR der Friedensbewegung 192 Unterschriften zur Ächtung der Atomwaffe, die sie innerhalb der letzten drei Wochen — besonders in den Westsektoren — gesammelt haben. Zahlreiche Unterschriften aus Westdeutschland und der Namenszug eines Ausländers sind dabei.

Die Unterschriftensammlung ist das vorläufige Gesamtergebnis eines edlen Wettstreits der Abteilungen und der Leitung um den besten Beitrag zur Stärkung der Weltfriedensfront, zu dem das betriebliche Friedenskomitee die Kolleginnen und Kollegen am Internationalen Weltfriedenstag am 2. Oktober aufgerufen hatte. Den weitaus besten Beitrag lieferte die Bauabteilung mit 37 fast ausschließlich in den Westsektoren gesam-

melten Unterschriften. Die nächstbesten Abteilungen sind die Abteilungen Arbeit und Lohn sowie Planung und Statistik mit 24 bzw. 23 Unterschriften.

Was man lesen muß, um Schritt zu halten!

„Neue Aufgaben nach dem Wahlsieg der Nationalen Front“.

(Rede Walter Ulbrichts auf der Tagung des ZK 26. und 27. Oktober. ND vom 2. November 1950.)

„Wie stellen wir einen Aktivistenplan auf?“ Zentralvorstand der IG Metall führte einen Erfahrungsaustausch durch.

(Tribüne Nr. 86, Ausg. O, 31. Oktober — 2. November.)

„Fahrt frei“ bringt in Nr. 45 einen Artikel von Roman Chwalek: „So geht es nicht weiter!“

Kollegen! Bitte stets beachten:

„Der Verkehr“ — Zeitschrift für Eisenbahn, Schifffahrt und Kraftverkehr mit amtlichen Nachrichten des Ministeriums für Verkehr der DDR.

„Fahrt frei“ — Die Wochenzeitung der Deutschen Eisenbahner

„Die Wirtschaft“ — Wochenzeitung für Fragen der deutschen Wirtschaft.

Kolleginnen und Kollegen!

Haben Sie das **Sofortprogramm** der RBD, Berlin gelesen?

Bitte beachten Sie das!
Und wo wird weiter gestoßen?

RESTRICTED

RESTRICTED