

Es gilt, die Transportnöte zu beheben 1

Daß die Transportnöte eine schtcerwiegende Ursache der unzureichenden Versorgung unserer Bevölkerung mit Nahrung, Kleidung und anderen Bedarfsgütern dar stellen, ist hinlänglich bekannt. Die Sozialistische Einheitspartei Deutschlands kann sich aber nicht einfach mit dieser Erkenntnis ab finden, sondern hat als stärkste Antriebskraft für den Neuaufbau unserer Wirtschaft die Pflicht, Mittel und Wege aufzuspüren, die geeignet sind, den Transportnöten durch Taten zu Leibe zu gehen. Mit welchen Methoden und in welcher Form an diese Aufgabe herangegangen werden kann, zeigen die nachstehenden Ausführungen. Sie setzen sich aus einer Erläuterung des Leiters der Abteilung Wirtschaft im Provinzialvorstand der SED Sachsen-Anhalt, Genossen Wessel, und aus dem Inhalt des von unserer Partei Sachsen-Anhalt stammenden „Volksaufgebots 1947“ (betr. Lösung des Transportproblems) zusammen. Die Redaktion

Die Hauptursachen der Transportschwierigkeiten sind in der Vernachlässigung und mangelnden Instandhaltung der technischen Anlagen, des Maschinen- und Wagenmaterials sowie der Schienenwege unter dem Hitlerregime, besonders während des Krieges, begründet. Gleichzeitig wurde die Beanspruchung von Material, Anlagen und Wegen in das Stadium des Raubbaues gesteuert. Hinzu traten die Schäden der Kriegseinwirkungen und unsere selbstverständliche Pflicht, Transportmaterial, das Hitler anderen Ländern gestohlen und nach Deutschland verbracht hatte, wieder herauszugeben. So ist es kein Wunder, wenn z. B. die Leistungen der Reichsbahn nach dem Zusammenbruch 1945 nicht unerheblich zurückgingen.

In der sowjetischen Besatzungszone stellt die neue Belegung der Produktion gerade an den Transport von Monat zu Monat steigende Ansprüche. Die Gütererzeugung hat sich in der Provinz Sachsen-Anhalt im Jahre 1946 verdoppelt. Die Zahl der Beschäftigten ist um zwei Drittel gestiegen. Die Kohlenproduktion hat den Stand der Förderung von 1938 erreicht. Konnten die daraus erwachsenden Transportansprüche unter größter Anstrengung im allgemeinen noch erfüllt werden, so waren die Schwierigkeiten mit Aufkommen des Frostes Ende 1946 nicht mehr zu überwinden. Der Güterverkehr wurde bevorzugt aufrechterhalten, aber die Personenzüge wurden bis aufs äußerste eingeschränkt. Davon wurde wiederum der Arbeiterberufsverkehr empfindlich getroffen. Viele Hunderttausende von Arbeitsstunden fielen aus.

In dieser Situation entschloß sich die Partei, den immer weiter um sich greifenden Transportnöten in, der Form des „Volksaufgebots 1947“ entgegenzutreten. Es ist getragen von den Massen für die Massen der Werktätigen. Auf dem Wege über den Landtag werden alle antifaschistisch-demokratischen Parteien, der Freie Deutsche Gewerkschaftsbund (FDGB), die Vereinigung der gegenseitigen Bauernhilfe (VdgB) sowie die mit den Verkehrsproblemen in Berührung kommenden Behörden zur Lösung der gestellten Aufgabe mit herangezogen.

Das Programm des „Volksaufgebots“ sieht vor, zunächst eine möglichst zweckmäßige Verteilung der Transporte auf Eisenbahn, Schifffahrt und Kraftwagen zu erreichen. Die Beförderung der lebenswichtigen Güter, wie Kohle, Lebensmittel, Industriematerial und Kunstdünger, ist in erster Linie zu sichern. Der sogenannten Transportentflechtung wird größte Aufmerksamkeit gewidmet. Darunter versteht man die Beseitigung unnötiger, manchmal sinnwideriger Transporte, die von einem Punkte zum anderen rollen, während gleichzeitig Gegenzüge mit derselben Art von Gütern an den Transporten vorbei „spazierengefahren“ werden. Häufig trifft dies z. B. auf Kohle zu. Bisher wurden durch die Transportentflechtung in Sachsen-Anhalt schon rund 235 000 to/km eingespart. Ferner wird verlangt, daß besonders bewegliche und stets arbeitsbereite Be- und Entladekolonnen aufgestellt werden müssen, um den Wagenlauf zu beschleunigen. Verstärkte Bewachung der Transporte mit lebenswichtigen Gütern sowie strengste Strafmaßnahmen gegen Diebstahl und Raub werden angestrebt. Größtes Gewicht legt das Programm auf gesteigerte Instandsetzung von Lokomotiven, Wagenparks, Kähnen und Kraftfahrzeugen. Das soll erreicht werden durch die Verbesserung und Erweiterung der Reparaturwerkstätten bei

der Reichsbahn und der Industrie. Vordringlich ist die Materialbeschaffung und gleichmäßige Verteilung auf sämtliche Reparaturwerkstätten. Fachpersonal muß in diese Stellen geleitet werden. In kurzer Zeit können in Sachsen-Anhalt nach Beschaffung von Nägeln, Schrauben, Karbid, Glas, Kiingerith-Dichtungen, Dachpappe und Glühlampen 20 Lokomotiven, 500 Personen- und 1000 Güterwagen betriebsfertig instandgesetzt sein. Verlagerung des Transports von geeigneten Massengütern (Kohle, Holz, Salz, Lebensmittel, Kunstdünger usw.) auf den Wasserweg! Für die Hebung des Arbeiterberufsverkehrs ist ein weiterer Ausbau der Kraftomnibuslinien durchzuführen. Kontrollen des Berufsverkehrs mit dem Ziel der Ausschaltung nicht beruflich reisender Passagiere müssen ständig erfolgen. Eine wichtige Voraussetzung zur Behebung der Verkehrsnot besteht darin, die möglichst gute Versorgung der im Verkehrswesen und in den Reparaturwerkstätten beschäftigten Arbeiter und Angestellten mit Arbeitskleidung, Schuhwerk sowie zusätzlicher Ernährung (Werkküchen!) zu sichern.

Ausgehend von diesem Programm des „Volksaufgebots 1947“ hat die Fraktion der SED im Landtag der Provinz Sachsen-Anhalt die Frage, wie die Transportnöte wirksam zu bekämpfen sind, aufgerollt. Sie erzielte den einhelligen Beschluß des Landtages, sofort eine besondere Kommission für das Transportwesen einzusetzen, die mit außerordentlichen Vollmachten ausgestattet ist. Die Kommission besteht aus je einem Vertreter der SED, LDP und CDU und aus Vertretern des FDGB, der VdgB, der Industrie- und Handelskammer, der Handwerkskammer, den Vertretern der Abteilung Verkehrswesen bei der Provinzregierung, der Reichsbahndirektion, der Kraftverkehrsdirektion, Reichspost und des Binnenschiffahrtswesens, der Polizei sowie des Provinzministeriums des Innern. Nach acht Tagen hatte die Kommission dem Landtag eingehende Berichte über die Ursachen der Transportnöte und Vorschläge über ihre Beseitigung zu unterbreiten. Eine elf Stunden dauernde Sitzung hat sodann ein Programm des Handelns beschlossen: 1. Welche Sofortmaßnahmen sind zu treffen? 2. Welche Aufgaben sind in kürzester Zeit zu lösen? 3. Welche Aufgaben, die sich auf längere Zeit erstrecken, müssen planmäßig festgelegt werden?

Zum ersten Punkt wurden sogleich Verhandlungen mit dem FDGB und den Betriebsräten der Reichsbahn in der Richtung aufgenommen, Stoßbrigaden für die außerplanmäßige Instandsetzung von Maschinen- und Wagenmaterial zu bilden. Mit der Reichsbahn ist vereinbart worden, aus abzuzweigenden Transportmitteln neue Züge für den Berufsverkehr zusammenzustellen. Reichspost und Kraftverkehrsdirektion werden dafür sorgen, daß im Zusammenwirken beider Verwaltungen Gütersammelstellen entstehen, bzw. vorteilhafter ausgenutzt werden. Die Reichspost wird sich in stärkerem Maße an der Beförderung von Gütern als „Spediteurin“ beteiligen. Verhandlungen mit der Sowjetischen Militär-Administration und der Regierung sind im Gange, um zusätzliche Materialkontingente freizubekommen. Die Schifffahrt und das Kraftfahrwesen sind in die Sofortmaßnahmen ebenfalls mit einbezogen. Auch hier sind entsprechende Verhandlungen im Fluß.

Zwar können unsere Transportnöte durch all diese Maßnahmen selbstverständlich nicht mit einem Schlage behoben werden; jedoch ein Anfang ist gemacht und die Besserung in der Transportlage wird sich bald erweisen.